

GEMEENTE BERGEN OP ZOOM

Ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied

Raadsbesluit

Bureau Ruimtelijke Ordening

SROB:
nr:

Inhoudsopgave

Pagina nummer

<u>Hoofdstuk 1.</u>	<u>Inleiding</u>	<u>1</u>
1.1.	Doel van het bestemmingsplan	1
1.2.	Plangebied	1
1.3.	Vigerende stedenbouwkundige regeling	1
1.4.	Leeswijzer plantoelichting	1
<u>Hoofdstuk 2.</u>	<u>Beleidsontwikkeling Stationsgebied</u>	<u>3</u>
2.1	Ontwikkelingen rond het spoor	3
2.2	Bouwprogramma	6
2.3	Bereikbaarheid en parkeren	6
2.4	Groenvoorzieningen	7
<u>Hoofdstuk 3.</u>	<u>Beleidskader</u>	<u>9</u>
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal beleid	10
3.3	Gemeentelijk beleid	12
<u>Hoofdstuk 4</u>	<u>Cultuurhistorie en archeologie</u>	<u>15</u>
4.1	Historie	15
4.2	Archeologische waarden	18
4.3	Beschermd Stadsgezicht	19
<u>Hoofdstuk 5.</u>	<u>Onderzoek</u>	
5.1	Geluid	21
5.2	Bedrijven en Milieuzonering	24
5.3	Externe veiligheid	27
5.4	Bodem	31
5.5	Waterhuishouding	31
5.6	Flora en Fauna	34
<u>Hoofdstuk 6.</u>	<u>Bestemmingsregeling</u>	
6.1	Inleiding	37
6.2	Verbeelding	37
6.3	Regels	37
<u>Hoofdstuk 7.</u>	<u>Financiële overwegingen & dekking</u>	
<u>Hoofdstuk 8.</u>	<u>Resultaten inspraak en overleg</u>	
8.1	Inleiding	43
8.2	Resultaten vooroverleg	43
8.3	Zienswijzenprocedure	43
8.4	Vervolgprocedure	
	43	

Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1. Doel van het bestemmingsplan

Voor het Stationsgebied en omgeving in ruime zin wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het plangebied beslaat in grote lijnen het gebied vanaf de spoorwegovergang aan de Wouwsestraatweg en volgt de spoorlijn tot en met het huidige politiebureau. Aan de oostzijde grenst het gebied aan de spoorlijn. Met dit bestemmingsplan wordt bereikt dat voor een gedeelte van het plangebied, waarvoor op dit moment geen bestemmingsplan geldt maar uitsluitend de bouwverordening, een juridisch-planologische regeling volgens de huidige eisen van wet en regelgeving geldend is. Daarnaast behelst dit plan het actualiseren van de regeling van met name de kantoren aan de J. Obrechtlaan tot aan het huidige politiebureau.

Het stationsgebouw is logischerwijze binnen het plangebied opgenomen. Het gebied vanaf de aansluiting aan de Stationsstraat tot en met het stationsgebouw zelf is opgenomen in het nieuwe aanwijzingsbesluit voor het beschermde stadsgezicht. Het plan voorziet in een adequate regeling ter bescherming hiervan.

Projecten

Binnen het plangebied zijn een aantal nieuwe ontwikkelingen opgenomen. Het gebied aan de noordzijde, gelegen tussen de spoorwegovergang en gebouw "De Statie" is als herontwikkeling opgenomen. Bij de ontwikkeling van gebouw "De Statie" is reeds rekening gehouden met het daarnaast gelegen terrein. Het is de bedoeling te komen tot een logische en stedenbouwkundig aanvaardbare afronding van het gebied.

De ontwikkeling van Kantoorcampus "De Schotsen" is eveneens binnen het plangebied opgenomen. Het gebied ligt aan de achterzijde van de huidige kantoren aan de J. Obrechtlaan en de spoorlijn. Het betreft 7 gebouwen die bestaan uit afwisselende bouwblokken met soms scherp afgesneden hoeken. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in hoofdzaak in de vestiging van kantoren ter plaatse. Daarnaast is voor een van de te realiseren gebouwen een gemengde functie voorziening die naast kantoren ook horeca en een maatschappelijke bestemming toelaat. Voor het huidige politiebureau is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Uitgegaan wordt van de huidige functie, maar een mogelijke toekomstige herontwikkeling van deze locatie is reeds voorzien.

1.2. Plangebied

De begrenzing voor het plangebied is globaal gelegen tussen de spoorwegovergang aan de Wouwsestraatweg en volgt de spoorlijn in zuidelijke richting. Aan het oosten ligt de grens aan de Parallelweg, aan de zuidzijde is het politiebureau nog binnen het plangebied opgenomen. Aan de westzijde ligt de grens bij het trottoir aan de Zuidoostsingel en het Stationsplein.

1.3. Vigerende stedenbouwkundige regeling

Binnen het plangebied vigeren de volgende plannen:

Jacob Obrechtlaan (vastgesteld 28-4-99, goedgekeurd 5-8-99)

2^e wijzigingsplan Plein 13 (vastgesteld 27-1-1961, goedgekeurd 16-5-1962)

1.4. Leeswijzer plantoelichting

In het nieuw op te stellen bestemmingsplan zal het accent liggen op het bevestigen en regelen van de nieuwe ontwikkelingen, het actualiseren van de huidige bebouwing en gebruik alsmede en het actualiseren (verruiming / uniformering) van de bestemmingsregeling. Bij het laatste is ook van belang dat invulling wordt gegeven aan de behoefte aan globalisering en flexibiliteit in de regeling. Het bestemmingsplan zal daarnaast ook moeten inspelen op gewenste ruimtelijk-functionele veranderingen in het plangebied. Gelet op deze accenten is gekozen voor de volgende opzet van het plan.

Beleidskader (hoofdstuk 2)

In hoofdstuk 2 is het gemeentelijk beleid met betrekking tot de toekomstige ruimtelijk-functionele ontwikkeling van de binnenstad beschreven. Het gaat daarbij om een samenhangend beleidskader voor de ontwikkeling van belangrijke beleidssectoren als wonen, woonomgeving / inrichting openbare ruimte, groenstructuur, verzorgingsstructuur, bedrijven, milieu en verkeer. Dit beleid is gebaseerd op het eveneens in dit hoofdstuk weergegeven relevante meer algemene beleidskader van rijk, provincie, regio en gemeente en de in voorgaande hoofdstukken aangegeven resultaten van de ruimtelijke en functionele analyse.

Beleidsontwikkeling Stationsgebied (hoofdstuk 3)

In hoofdstuk 3 wordt de beoogde ruimtelijke situatie binnen het plangebied beschreven, met een inventarisatie en analyse van de in het plangebied aanwezige functies en de daarop van toepassing zijnde beleidssectoren. Hiermee wordt de huidige functionele situatie binnen het plangebied inzichtelijk gemaakt (inclusief aandachtspunten en relevante beleidsvoornemens).

Cultuurhistorische aspecten (hoofdstuk 4)

Hoofdstuk 4 gaat in op het binnen het plangebied aanwezige cultuurhistorisch erfgoed en de in het gebied voorkomende archeologische waarden.

Onderzoek (hoofdstuk 5)

Hoofdstuk 6 gaat in op het verrichte onderzoek naar de milieuaspecten geluid, lucht, externe veiligheid, bedrijven en milieuzonering, bodem, water en flora en fauna.

Bestemmingsregeling (hoofdstukken 6)

Op basis van in de voorgaande hoofdstukken aangegeven analyse en het beleid is de bestemmingsregeling (plankaart en regels) opgesteld. Opzet en methodiek van de bestemmingsregeling worden in hoofdstuk 6 toegelicht.

Financiële uitvoerbaarheid (hoofdstuk 7)

De uitvoerbaarheid is hierin aangegeven.

Procedurele aspecten (hoofdstuk 8)

In dit hoofdstuk worden de wijze van inspraak, de inspraakreacties en de vooroverlegreacties besproken.

Hoofdstuk 2.

2.1 Ontwikkelingen rond het spoor

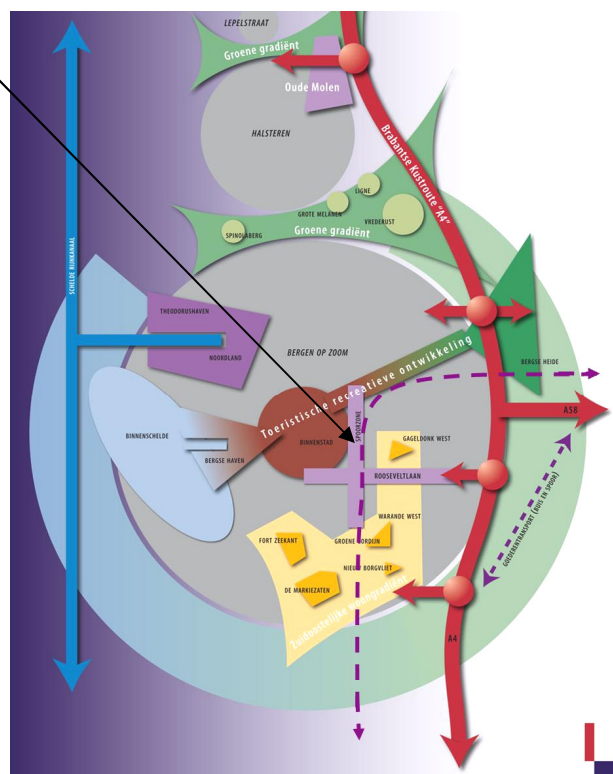
Bergen op Zoom ligt centraal tussen de wereldhavens van Rotterdam en Antwerpen en op de overgang van de provincie Noord-Brabant naar Zeeland. Economisch is Bergen op Zoom daarmee gesitueerd aan diverse vervoerslijnen: de vaarverbinding over het Schelde-Rijnkanaal, de wegverbinding via de A4/A58 en de spoorverbinding Vlissingen/Roosendaal.

De spoorverbinding heeft naast personenvervoer een groeiend betekenis voor het goederenvervoer tussen de havens van Vlissingen, Antwerpen, Moerdijk en Rotterdam. Deze spoorverbinding maakt deel uit van de beoogde "IJzeren Ruit", om de Brabantse stedenrij, samen met de Betuwe lijn en de IJzeren Rijn door België. Dit heeft geleid tot een discussie over een nieuwe, regionale noordzuidverbinding voor het goederenvervoer over het spoor door West-Brabant. De rijksoverheid heeft inmiddels hiervoor een tracé-afweging gemaakt. Over de daadwerkelijke realisatie van deze 'dedicated' goederenspoorlijn is echter door de rijksoverheid nog geen besluit genomen. De gemeenteraad van Bergen op Zoom gaat bij de stedelijke ontwikkeling uit van het gebruiksplafond op de bestaande spoorlijn. Verdere groei van het goederenvervoer over het spoor zal buiten de stad om moeten plaatsvinden. Derhalve is een goede afweging mogelijk tussen de milieubelasting vanuit het goederenvervoer over het bestaande spoor en de gewenste aanliggende stedelijke ontwikkelingen.

Stationsgebied als economisch knooppunt van Bergen op Zoom

De omgeving rond het NS-station is een belangrijke economisch knooppunt voor de stad. Dit is vanzelfsprekend ingegeven vanuit de aanwezigheid van het openbaar vervoersknooppunt maar met name ook door de strategische positionering ten opzichte van de historische Binnenstad en de stadsentree vanuit de rijksweg A4/A58. De historische Binnenstad vervult een regionale centrumfunctie op het gebied van cultuur, recreatie, commercie, openbaar bestuur en zakelijke dienstverlening.

Het gemeentelijk beleid is gericht op verdere economische versterking van de Stationsomgeving. Om dit te bereiken wordt toegewerkt naar kwaliteitsverbetering van de openbare hoofdstructuur en ingezet op herstructurering van vrijkomende locaties.

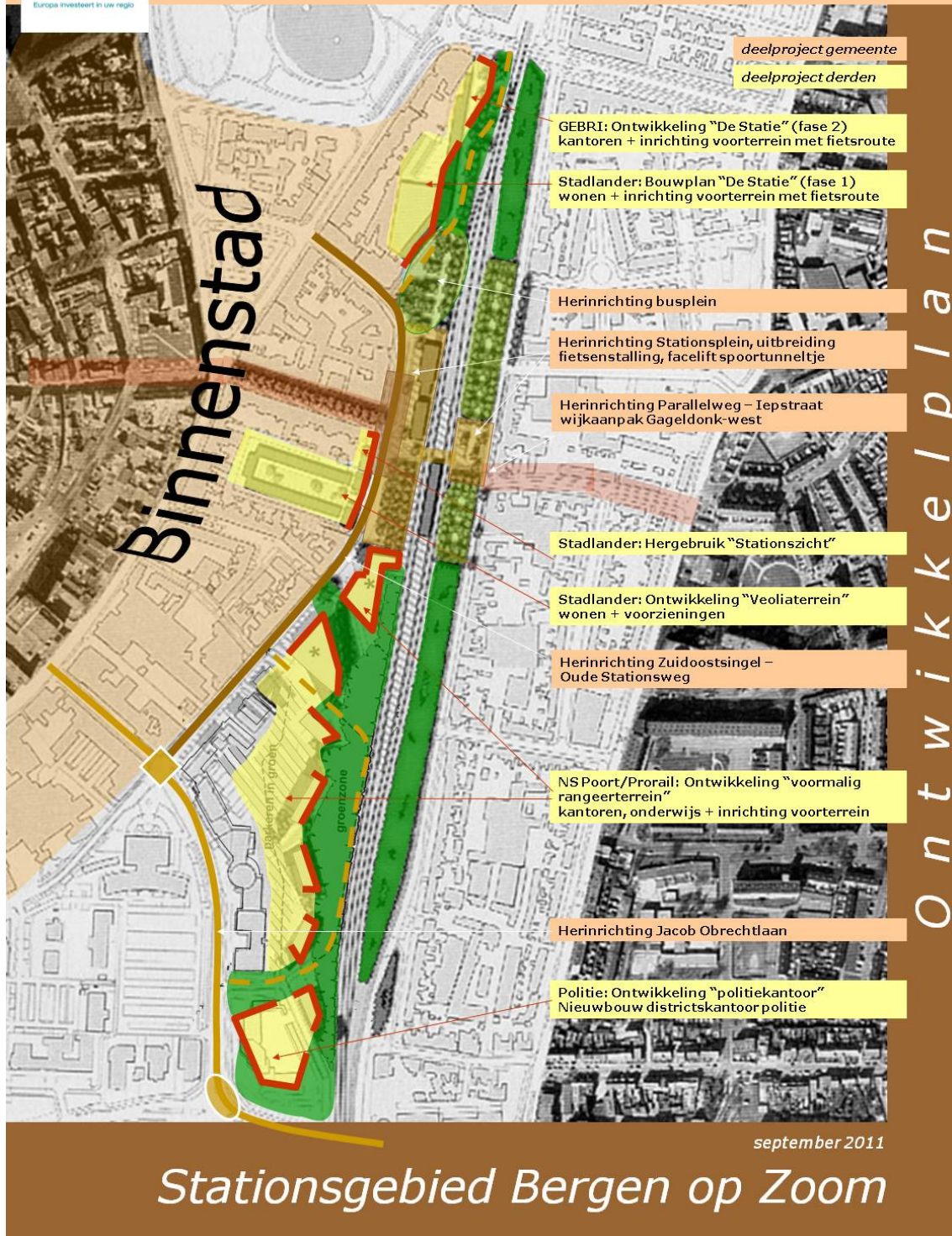


In het ontwikkelplan Stationsomgeving is de samenhang aangegeven tussen de beoogde ruimtelijke en functionele ontwikkelingen. De gemeentelijke deelprojecten zijn daarbij met name gericht op een verbeterde bereikbaarheid en kwaliteitsbeleving van de openbare hoofdstructuur van het stationsgebied. Centraal daarbij staat een sterkere relatie en samenhang met de historische Binnenstad. De private vastgoedontwikkelingen versterken de ruimtelijke en functionele structuur van de Stationsomgeving. Van belang daarbij is ook de samenhang met de stedelijke vernieuwing in het oostelijk stadsdeel.

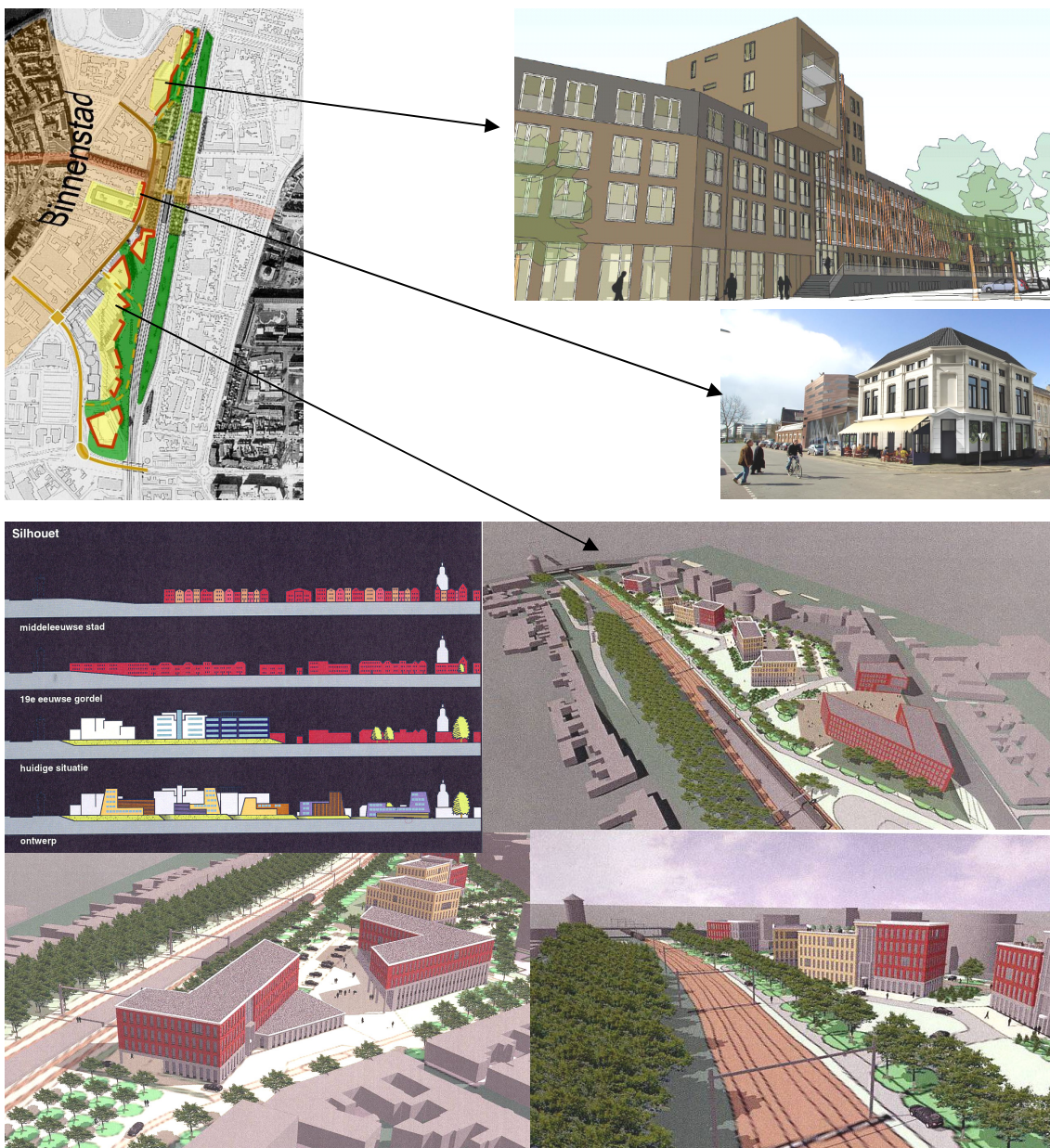
Mede mogelijk door bijdragen van:



Provincie Noord-Brabant



Binnen het Stationsgebied liggen meerdere locaties waar via herontwikkeling een betere ruimtelijke en functionele invulling wordt nagestreefd. Hier kunnen aanvullende programma's op het gebied van woningen, kantoren, dienstverlening, commerciële ruimte en horeca het stationsgebied economisch verder tot ontwikkeling brengen.



De verbeterde bereikbaarheid en omgevingskwaliteit zullen voor nieuwe bezoekers, bewoners en gebruikers belangrijke aantrekkende locatiefactoren zijn, naast het aanwezige openbaar vervoersnetwerk en de verbeterde relatie met de historische Binnenstad.

Het ontwikkelplan stuurt als instrument aan op een economische synergie tussen gemeentelijke investeringen in de openbare hoofdstructuur en private investeringen in bestaande en nieuw te ontwikkelen vastgoed. Het is nadrukkelijk niet bedoeld als blauwdruk maar beoogd wel de ruimtelijke functionele samenhang vast te leggen en voorwaardenscheppend te zijn voor op te pakken vastgoedontwikkeling. Onderstaande voorbeelden geven een indruk van de beoogde transformatie die in het verlengde van de gemeentelijke investeringen in het openbaar gebied door private partijen worden opgepakt.

2.2 Bouwprogramma

Naast het bestemmen van aanwezige functies wordt in dit bestemmingsplan, via een drietal wijzigingsbevoegdheden, het volgende bouwprogramma mogelijk gemaakt:



Gemengde doeleinden (circa 3.000 m² BVO)
kantoren, zakelijke en maatschappelijke
dienstverlening, job-lodge.

Gemengde doeleinden (circa 20.000 m² BVO):
kantoren, zakelijke- en maatschappelijke
dienstverlening, onderwijs, hotel, job-lodge.

Gemengde doeleinden (circa 5.000 m² BVO):
kantoren, zakelijke- en maatschappelijke
dienstverlening, onderwijs, hotel, recreatie, ho-
reca

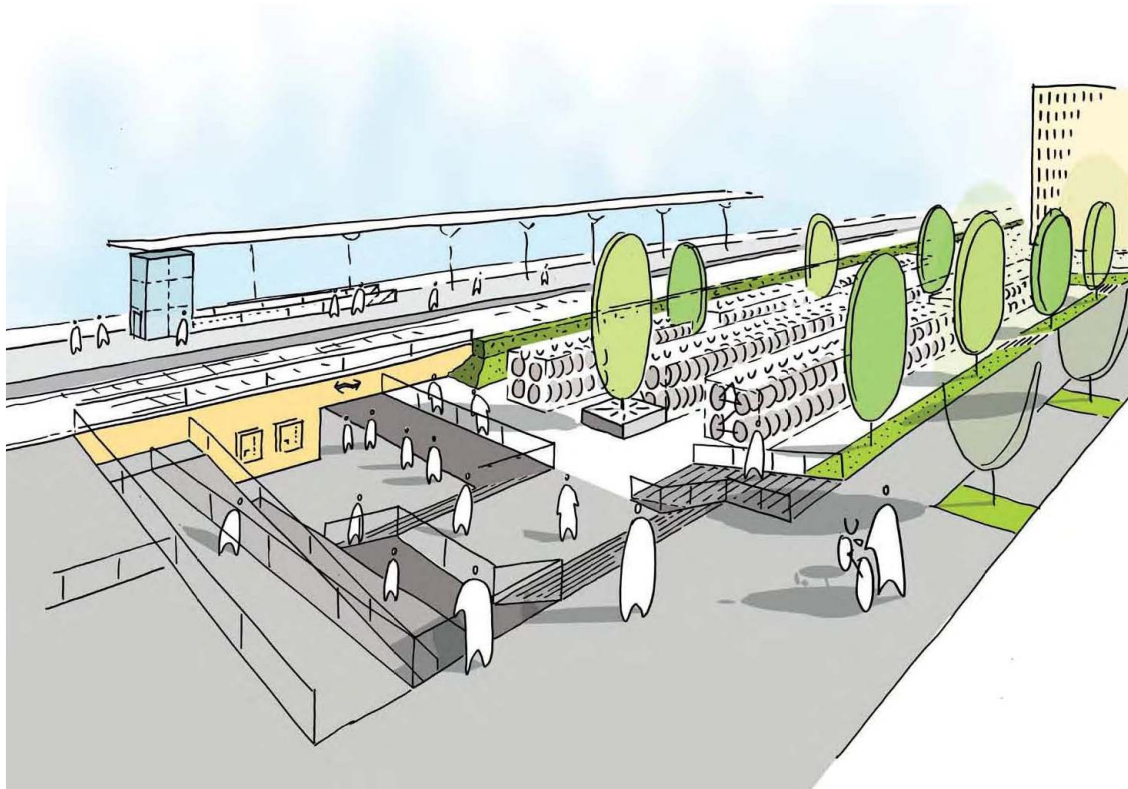
Dit bouwprogramma is gericht op de economische versterking van Bergen op Zoom en de Binnenstad in het bijzonder. Binnen Bergen op Zoom is het Stationsgebied, met de Rooseveltlaan, de belangrijke vestigingslocatie voor kantoren, zakelijke- en maatschappelijke dienstverlening en stedelijke voorzieningen als onderwijs en een hotel. Naast de meer reguliere vervangingsvraag (behoefte aan een betere huisvesting) wordt met de locatie met name ingezet op het uitbouwen van de regiofunctie van Bergen op Zoom. Het Stationsgebied Bergen op Zoom als hoogwaardige en centrale locatie voor de vestiging van regionale dienstverlening.

2.3 Bereikbaarheid en parkeren

De bereikbaarheid van het Stationsgebied per openbaar vervoer is vanwege de aanwezigheid van het NS-station en het regionaal busstation uitstekend.

De bereikbaarheid per auto is eveneens goed. De rijksweg A4/A58 is via de Zuidoostsingel-Jacob Obrechtlaan-Rooseveltlaan op circa 5 minuten rijafstand. Voor de directe ontsluiting van het beoogde programma op het voormaklige rangeerterrein is een nieuwe weg voorzien die een aansluiting krijgt op de Zuidoostsingel en de Brouwerijbaan-Jacob Obrechtlaan. De ontsluiting van het noordelijk gelegen kantoorprogramma (De Statie fase 2) is voorzien via een nieuwe weg langs het busstation, parallel aan het spoor. Deze nieuwe weg is vanaf de Bredasestraat-Wouwsestraatweg enkel voor langzaam verkeer toegankelijk.

De bereikbaarheid te voet en per fiets is eveneens goed. Langs de belangrijkste aanrijroutes (Jacob Obrechtlaan, Parallelweg, Bredasestraat, Stationstraat) liggen vrijliggende fietspaden. De Zuidoostsingel heeft fietsstroken. Bij het NS Station zal bovendien een ruimere fietsstalling (openbaar, bewaakt) worden gerealiseerd in combinatie met een verbeterde toegankelijkheid de perrons en de openbare voetgangersverbinding via het tunneltje.



Nieuwe bouwplannen dienen te voldoen aan de geldende gemeentelijke parkeernormen. Het parkeren ten behoeve van de aanwezige en nieuwe (kantoor)voorzieningen is grotendeels op eigen terrein voorzien. Met bouwkundige oplossingen (onder en achter de gebouwen) wordt de parkeercapaciteit via dubbelgrondgebruik verder geoptimaliseerd.

2.4 Groenvoorzieningen

In het Stationsgebied zijn enkele markante groenstructuren aanwezig die als uitgangspunt meegenomen worden bij verdere ontwikkelingen. Naast de ruimtelijke kwaliteit en de beleving en hebben deze groenstructuren ook betekenis voor de biodiversiteit. In paragraaf 5.7 wordt nader ingegaan op de aanwezige flora en fauna in het gebied. De te behouden en te versterken groenstructuren zijn:

Groenzone aan de oostzijde, tussen de Parallelweg en het spoor

Deze groenzone werkt als structurelement op de overgang van binnenstad met de meer stedelijke voorzieningen langs het spoor naar het oostelijk stadsdeel met een overwegende woonfunctie. Het groen vormt daarbij ook een directe afscherming tussen de spoorlijn en bestaande woningen langs de Parallelweg. De groenzone is ontstaan als restruimten na aanleg van het spoor. Sindsdien zijn enkele percelen met bomen nagenoeg ongemoeid gebleven, waardoor er een natuurlijke bosachtige vegetatie is ontstaan. De meeste boomopstand worden echter niet ouder geschat dan 50 tot 70 jaar, vermoedelijk is het hout direct na de Tweede wereldoorlog gebruikt als brandstof.

De aanwezige bomen bestaan voornamelijk uit inheemse boomsoorten namelijk: Es (*Fraxinus excelsior*), Esdoorn (*Acer pseudoplatanus*), Zomereik (*Quercus robur*), Haagbeuk (*Carpinus betulus*). Aan de zuidzijde overheerst de Acacia (*Robinia pseudoacacia*) in combinatie met Zomereik.

De meeste bomen zijn weelderig begroeid met Klimop (*Hedera helix*). Dit heeft vooralsnog geen invloed op de vitaliteit van de opgaande groenstructuren. In deze gezonde volwassen toestand is er weinig tot geen sprake van dood hout. Van eventueel gevaar voor aanpalende percelen of omliggende infrastructuur is dan ook geen sprake. De bomen staan bovendien gemiddeld een meter lager dan zowel de Parallelweg als het spoor, wat de vochthuishouding en daarmee ook de vitaliteit van het opgaand groen ten goede komt.

Markante bomen aan de westzijde van de spoor

Aan de westzijde van het spoor staan diverse markante bomen. Voorbeelden zijn:

- Een tweetal paardenkastanjes ten noorden van busstation (ingepast bij het bouwplan De Statie);
- Diverse platanen rond het busplein. Omdat het busplein een geheel nieuwe inrichting krijgt wordt bekeken of deze bomen zijn te verplanten;
- Enkele platanen langs de Zuidoostsingel. Deze bomen zullen bij de herinrichting van de Zuidoostsingel zo mogelijk worden ingepast;
- Enkele eiken op de achtergrens van kantoren langs de Zuidoostsingel. Deze bomen zullen bij de ontwikkeling zo mogelijk worden ingepast;
- Enkele eiken en acacia's nabij de Zwarte Weg - Brouwerijbaan. Deze bomen zullen bij de ontwikkeling zo mogelijk worden ingepast.

Toekomstige ontwikkeling

Met betrekking tot de groenvoorzieningen in het Stationsgebied is het beleid gericht op:

- Versterken van de pleinfunctie rond het station en aan weerszijde van het spoortunneltje (openbare voetgangersroute tussen binnenstad en oostelijk stadsdeel) waarbij een hoogwaardige inrichting met markante groenelementen wordt nagestreefd;
- ontwikkelingen van een stedelijke inrichting langs de westzijde van het spoor waarbij aanwezige (markante) bomen worden ingepast en nieuwe gebouwen met een groene voorzijde zich naar het spoor presenteren;
- instandhouding van de aanwezige bospercelen aan de oostzijde van het spoor, waarbij eventueel medegebruik (spelen/ wandelen) mogelijk wordt gemaakt;
- versterken van de begeleidende groenstructuur langs de Parallelweg;
- versterken van de laanstructuur langs de Zuidoostsingel en Oude Stationsweg;

Hoofdstuk 3. Beleidskader

Hieronder wordt kort ingegaan op het bestaande beleidskader zoals dat doorwerkt op stationsgebied van Bergen op Zoom.

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) in werking getreden. Deze visie vervangt verschillende bestaande nota's op het gebied van ruimtelijke ordening, waaronder de Nota Ruimte. Het Rijk stelt in de SVIR heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het Rijk zet het ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Hiervoor is een gewijzigde aanpak noodzakelijk. Het Rijk wil de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene brengen die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat meer over aan gemeentes en provincies. Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving.

Op basis van de genoemde ambities komt het Rijk tot drie rijksdoelen:

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke-economische structuur van Nederland;
2. Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de hierboven genoemde rijksdoelen zijn 13 nationale belangen geformuleerd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is. Het gaat hier om het volgende:

- Een excellente ruimtelijke-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen
- Efficiënt gebruik van de ondergrond
- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem
- Het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en fauna-soorten
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten

Conclusie

Ten aanzien van belang 6 en 7 heeft het Rijk het programma Beter benutten gelanceerd, waarin tal van maatregelen zijn opgenomen. Voorbeelden zijn het ruimer openstellen van spitsstroken en de introductie van intelligente transportsystemen, afspraken met werkgevers om het woon-werkverkeer terug te dringen en uitbreiding van het aantal fietsstallingen bij stations.

Het Rijk wil samen met decentrale overheden het openbaar vervoersysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten. De ontwikkelingen voldoen aan het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid is neergelegd in de provinciale verordening ruimte en de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening. Hierin zijn de provinciale belangen opgenomen waarmee de gemeente bij het opstellen van een bestemmingsplan rekening dient te houden.

Structuurvisie

De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening is op 1 oktober 2010 vastgesteld en is op 1 januari 2011 in werking getreden. De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025. Met de structuurvisie vindt de provincie de balans tussen toelatingsplanologie en ontwikkelingsplanologie. Het stellen van heldere kaders biedt daarbij duidelijkheid voor nieuwe ontwikkelingen of voor een efficiënte uitvoering.

De Structuurvisie beschrijft een aantal trends en ontwikkelingen die ruimtelijke keuzes op provinciaal niveau vergen. Daarnaast beschrijft de Structuurvisie de onderscheidende kwaliteiten van Noord-Brabant. Op basis van de beschreven trends en kernkwaliteiten geeft de Structuurvisie ruimtelijke keuzes voor de toekomstige ontwikkeling van Noord-Brabant. De provincie kiest voor een ontwikkeling waarin de kwaliteiten van de provincie sturend zijn bij de ruimtelijke keuzes die de komende jaren op de provincie afkomen. Daardoor dragen ontwikkelingen bij aan de kracht en identiteit van Noord-Brabant. De ruimtelijke keuzes geven invulling aan het streven naar ruimtelijke kwaliteit en zijn van provinciaal belang.

Op basis van de Structuurvisie is het plangebied gelegen in het stedelijk concentratie gebied. In het stedelijk concentratiegebied, inclusief de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, wordt de bovenlokale verstedelijkingsbehoefte opgevangen. Met de provincie maken gemeenten in regionaal verband afspraken over de verdeling van het verstedelijkingsprogramma. De provincie vindt het daarnaast belangrijk dat gemeenten bij ruimtelijke afwegingen, het principe van zorgvuldig ruimtegebruik toepassen. Dat betekent dat eerst gekeken wordt naar mogelijkheden voor intensivering of hergebruik op of binnen bestaand bebouwd gebied. De provincie wil nieuw ruimtebeslag zoveel mogelijk voorkomen.

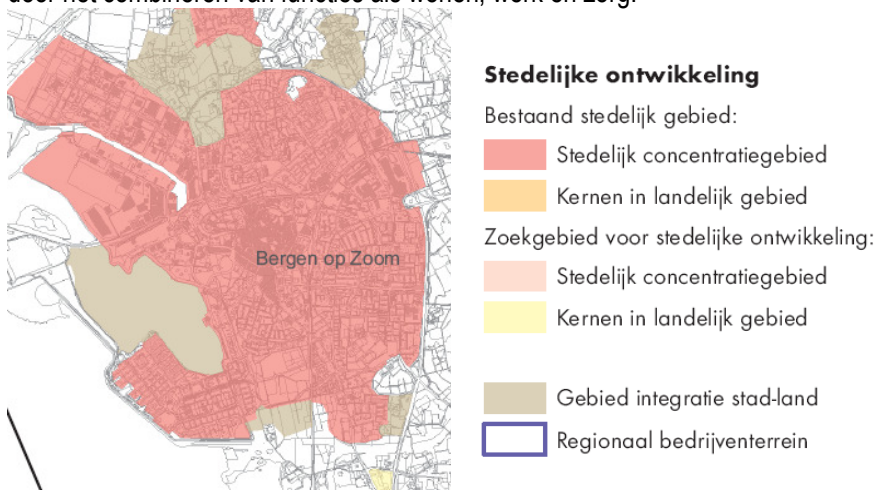
Uitsnede structuurvisie RO



Verordening ruimte

De Verordening ruimte draagt bij aan het realiseren van de provinciaal ruimtelijke belangen en doelen zoals die benoemd zijn in de Structuurvisie Ruimte en bevat hiertoe instructieregels die van belang zijn voor gemeenten bij het opstellen van hun bestemmingsplannen. De Verordening Ruimte is op 17 december 2010 vastgesteld door Provinciale Staten en is op 1 maart 2011 in werking getreden.

Het plangebied is gelegen in het stedelijk concentratiegebied Bergen op Zoom. Het provinciale beleid is gericht op het bundelen van verstedelijking. Het uitgangspunt van deze bundelingsgedachte is dat het overgrote deel van de woningbouw, bedrijventerreinen, voorzieningen en bijbehorende infrastructuur moet plaatsvinden in stedelijke concentratiegebieden. Stedelijke concentratiegebieden ontwikkelen zich tot complete stedelijke gebieden. Dit betekent dat ze een aantrekkelijk, in verschillende dichtheden vormgegeven woon-, werk- en leefmilieu bieden. Er liggen tal van mogelijkheden het bestaand stedelijk gebied beter te benutten door inbreiden en herstructureren en intensief en meervoudig ruimtegebruik. Binnen het als zodanig aangewezen stedelijk gebied is de gemeente in het algemeen vrij om te voorzien in stedelijke ontwikkeling. De Verordening vereist dat in de gemeentelijke planvorming wordt verantwoord dat de ruimtelijke mogelijkheden binnen het bestaand stedelijk gebied zo goed mogelijk worden benut. Deze verantwoording dient gebaseerd te zijn op concreet beleid vastgelegd in een gemeentelijke structuurvisie. Het accent ligt op inbreiden en herstructureren. Daarnaast moet aandacht worden besteed aan de mogelijkheden die compacte bouwwijzen bieden om het ruimtegebruik te intensiveren. Ook moet bestaande, nieuwe of te herontwikkelen ruimte intensiever worden benut. Door verschillende functies op een locatie te combineren kan extra ruimtebeslag worden voorkomen of beperkt. In stedelijke gebieden is dit mogelijk door het combineren van functies als wonen, werk en zorg.



Afbeelding 7: uitsnede kaart Verordening Ruimte

Provinciale Staten hebben in hun vergadering van 11 mei 2012 de Verordening ruimte 2012 vastgesteld. De Verordening ruimte 2012 betreft een actualisering van de Verordening ruimte 2011 en is met ingang van 1 juni 2012 in werking getreden. De actualisatie bevat onder andere de volgende onderwerpen:

- wijziging van de begrenzing van de groenblauwe mantel;
- aanpassingen in verband met rijksregelgeving (het omzetten van ontheffingsmogelijkheden naar algemene regels en diverse aanpassingen aan het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening);
- aanpassingen in verband met onvolkomenheden en onduidelijkheden;
- aanpassingen vanwege ervaringen uit de praktijk;
- invoeren van een algemene ontheffingsmogelijkheid.

Conclusie

De ontwikkelingen die mogelijk gemaakt worden middels een wijzigingsbevoegdheid voldoen aan het provinciale beleid. Het beleid in de Verordening ruimte vormt derhalve geen belemmering voor doorgang van onderhavig plan.

3.3. Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid is neergelegd in een veelheid aan (structuur)plannen, stedenbouwkundige plannen, beleidsnotities en andere beleidsstukken. In de onderstaande tekst wordt ingegaan op de voor het plangebied meest relevante beleidsdocumenten.

Structuurvisie Bergen op Zoom 2030

De op 22 september 2011 door de gemeenteraad vastgestelde Structuurvisie voor het grondgebied van de gemeente levert een integrale samenhangende ruimtelijke visie voor de stad Bergen op Zoom en de kernen Halsteren, Lepelstraat, Heimolen, Klutsdorp en Kladde. De planhorizon van de structuurvisie reikt tot 2030. Binnen die termijn moet rekening worden gehouden met een lichte bevolkingskrimp als geheel, maar vooral ook met een daling van de beroepsbevolking door een toenemende vergrijzing. In het document wordt ondermeer ingegaan op hoe verder te gaan met de reeds in gang gezette woonprojecten, de toekomst van de bedrijventerreinen, de fysieke infrastructuur, de recreatieve potenties, het water en het groen in en rondom de stad.

De gemeente Bergen op Zoom heeft verschillende projecten voor voorzieningen in voorbereiding. De belangrijkste zijn de herontwikkeling van de stationsomgeving ten behoeve van kantoren, onderwijs en andere voorzieningen, en de herontwikkeling van De Zeeland ten behoeve van een supermarkt en grootschalige detailhandel. De herontwikkeling van de stationsomgeving wordt gecombineerd met een herinrichting van de openbare ruimte voor het station.

Grootschalige kantoren worden geconcentreerd in de gebieden Plein 13, de stationsomgeving. In de stationsomgeving kunnen kantoren samen met onderwijsfuncties worden ontwikkeld. De meer publiek aantrekkende kantoren worden geconcentreerd rondom Plein 13 en in de stationsomgeving vanwege de nabijheid van het openbaar vervoer. Leegstand van kantoren dient zoveel mogelijk te worden voorkomen. Opwaardering van de openbare ruimte in zowel de stationsomgeving als Plein 13 worden op termijn ingezet om de voorgestane kwaliteit te realiseren. De benoemde locaties zijn gebieden voor grootschalige kantoren. Kleine kantoren worden bij voorkeur in de woonwijken gerealiseerd zodat deze bijdragen aan de levendigheid van de woonwijken.

Groenstructuurplan

Het Groenstructuurplan Bergen op Zoom 2007-2017 is een kadernota die gebruikt dient te worden bij de ontwikkeling van plannen en projecten in de ruimtelijke ordening van de gemeente Bergen op Zoom. Het doel van deze nota is het ontwikkelen van een duurzame groenstructuur voor de kernen van de gemeente voor de komende tien jaar. De opgave is de structuren te verbinden en te (her)structureren zodanig dat zij samen de robuuste groene structuur gaan vormen. Het Groenstructuurplan beschrijft sfeerbeelden voor het groen in wijken en buurten, waarop het beheer afgestemd wordt. Er ligt vanuit het Groenstructuurplan geen concrete opgave voor het onderhavige plangebied. Bestaande groenstructuren zijn als zodanig bestemd.

Waterplan Bergen op Zoom

Met het Waterplan Bergen op Zoom is in 2002 het beleid voor alle aspecten van het water binnen de gemeente optimaal op elkaar afgestemd. Het betreft zowel oppervlaktewater, grondwater, waterbodembodem en –oever met bijbehorende flora en fauna (ecologie), als aspecten van waterleiding, riolering en waterzuivering en de wijze van omgang met regenwater daarbij. Tevens vindt afstemming plaats van het water met andere ruimtelijke functies zoals natuur, landschap en openbaar groen alsmede recreatie en toerisme etc. In het waterplan is de visie beschreven voor zowel het watersysteem als de waterketen voor de lange termijn. In het watersysteem van de gemeente Bergen op Zoom zijn 7 stroomgebieden te onderscheiden.

Vervolgens is op basis van acht ambities de visie vertaald voor de korte en middellange termijn naar diverse maatregelen. De genoemde ambities zijn achtereenvolgens:

- Schoon oppervlaktewater en waterbodem;
- Schoon grondwater;
- Evenwichtige flora en fauna;
- Water vasthouden en bergen;
- Voorkomen wateroverlast;
- Alleen zuiveren van afvalwater;
- Duurzame watervoorziening;
- Optimaal gebruik en beleving van water

Voor elk stroomgebied is de huidige situatie bepaald en een toetsing aan de ambities uitgevoerd om de maatregelen te formuleren.

In de stedelijke wateropgave van de gemeente uit 2009 is het betreffende waterbeleid herbevestigd en geactualiseerd met betrekking tot de beleidsdoelstellingen vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water en de gestelde normen met betrekking tot het voorkomen van wateroverlast in relatie tot de klimaatverandering. Alle te nemen maatregelen zijn vervolgens nader omschreven in het vijfjaarlijks te actualiseren rioleringsplan van de gemeente.

Verkeersstructuurplan

De mobiliteit moet worden beheerst om locaties bereikbaar en de gemeente leefbaar te houden. Hoe dit kan worden bewerkstelligd, is opgenomen in het verkeersstructuurplan Bergen op Zoom. De hoofdinfrastructuur moet zorgen voor een bereikbare gemeente. Daarnaast moeten leefbaarheid en verkeersveiligheid zoveel mogelijk verbeteren.

In het verkeersstructuurplan is de ontwikkeling van het stationsgebied meegenomen.

4. Cultuurhistorie en archeologie

4.1. Historie

De stationsomgeving heeft , voor een deel gelegen in het beschermde stadgezicht, zijn cultuurhistorische uitstraling verloren. Niets wijst meer naar een tijd dat het station niet alleen een plaats was waar de trein stopte maar waar ook veel handel werd gedreven en waar dicht bij het spoor fabrieken waren gevestigd. Om er enkele te noemen de suikerfabriek de 11 apostelen, het slachthuis en de stadsveiling voor groenten en fruit. Ook plaatsen waar veel reizigers kwamen. Niet alleen voor hun eindbestemming Bergen op Zoom maar ook op doorreis naar Zeeland of de dorpen ten zuiden en noorden van de stad.

Het huidige station, althans de locatie, geeft aan dat hier veel gebeurd is en nog steeds al is dat minder op het gebied van verhandelen en fabriceren. Alleen de perron overkapping van het 2^{de} en 3^{de} spoor uit 1863 geeft de allure prijs hoe het oude station er uit gezien heeft.

Het station was het sluitstuk van de Stationsstraat en deze plek mede bepaald heeft dat Bergen op Zoom is uitgegroeid tot de stad die het nu is. Op 23 december 1863 werd het eerste deel van de “Zeeuwse spoorweg”, het baanvak Roosendaal-Bergen op Zoom, voor reizigers- en goederenvervoer in gebruik genomen. Terwijl de spoorwegmaatschappij het in Roosendaal moest doen met voorlopige inrichtingen was in Bergen op Zoom juist buiten de vestiging een stationscomplex met alles erop en eraan verrezen. Tot de opening van het baanvak Bergen op Zoom-Goes op 1 juli 1868 fungeerde Bergen op Zoom als hoofdstation van de lijn. Van hieruit werden locomotieven, rijtuigen en personeel ingezet. De lotgevallen van het stationsgebouw en de acht andere gebouwen op het emplacement uit de beginjaren wordt hieronder beschreven.

Aanleg op staatskosten.

De aanleg van spoorwegen in Nederland kwam slechts schoorvoetend op gang. Op particulier initiatief waren tot 1860 enige afzonderlijke lijnen met een totale lengte van 337 kilometer tot stand gekomen, maar in vergelijking met het buitenland stelde het allemaal nog niet zo veel voor. Daar kwam pas verandering in toen op 18 augustus 1860 het wetsvoorstel tot de aanleg van een spoorwegnet (totaal bijna 900 kilometer) op staatskosten door Koning Willem III werd bekrachtigd. De werkzaamheden begonnen gelijktijdig op acht verschillende plaatsen. In 1863 ontstond de “Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen” (SS). Op 1 oktober 1863 werd met veel feestelijk vertoon het gereed komen van het baanvak Breda-Tilburg gevierd. De baanvakken Leeuwarden-Harlingen en Roosendaal-Bergen op Zoom werden achtereenvolgens op 27 oktober en 23 december 1863 voor het publiek in gebruik genomen. Tot in 1865 bleef de exploitatie tot deze drie gedeelten beperkt. Het jaar 1864 werd door de SS besteed om ervaringen met de exploitatie op te doen en om een volledige organisatie in het leven te roepen voor het oppakken van de enorme uitbreidingen van het net in de jaren 1865-1868.

Geen gebouwen van steen.

In en nabij vestigingen was het echter niet toegestaan om permanente gebouwen op te richten. Vanaf de vestingwerken moest het geschut een vrij schootsveld hebben en een eventuele vijand mocht niet in de gelegenheid zijn zich in stenen gebouwen te verschansen. Zo kregen de steden Bergen op Zoom, Breda, Deventer, Groningen, Maastricht, Venlo en 's-Hertogenbosch lage gebouwen, opgetrokken in houten stijl- en regelwerk. Overigens waren deze stationsgebouwen alle verschillend van afmetingen en in uitvoering. Ook de bijgebouwen, zoals bergplaatsen, goederen-, locomotieven- en rijtuigenloodsen waren uitgevoerd in houten stijl- en regelwerk. In geval van oorlog kon men alle gebouwen gemakkelijk afbreken of vanaf de vestingwerken in brand schieten. Na het tot stand komen van de Vestingwet van 1874 werden vele vestigingen afgeschaft en ontmanteld. Na 1874 mochten ook op de stations in de vroegere vestingsteden permanente gebouwen worden neergezet.

Het stationscomplex te Bergen op Zoom.

Voor de aanleg van het stationscomplex te Bergen op Zoom werd een gedeelte van het glacis afgegraven en verlegd. De bouw van het stationsgebouw werd samen met enige kleinere bijgebouwen en het haltegebouw te Wouw aanbesteed op 27 november 1862. De oplevering vond plaats op 30 september 1863. In Roosendaal werd gestreefd naar een gemeenschappelijk gebruik met het in 1854 tot stand gekomen station van de "Chemins de fer d'Anvers a Rotterdam" (AR).

Aangezien een algehele wijziging en uitbreiding van dit emplacement meer voeten in de aarde had dan verwacht, moest Bergen op Zoom voorlopig gaan dienen als standplaats van locomotieven, rijtuigen en personeel. De dienstregeling bouw worden uitgevoerd vanuit Bergen op Zoom. Daarom vond op 12 maart 1863 de aanbesteding plaats voor een rijtuigenloods tijdelijk ingericht als rijtuigenloods. De oplevering vond plaats op 1 november 1863. Op 22 december 1863 werd de officiële inhuldigingsrit op het traject Roosendaal-Bergen op Zoom gereden. Een dag later begon de gewone dienst. Het emplacement telde toen een stationsgebouw, een gebouwtje voor privaten en waterplaatsen, een magazijntje voor stationsdienst, een locomotievenloods, een waterreservoirgebouw, een brandstoffenloods en een verhoogde los- en laadplaats. In 1868 werd daaraan nog een douanegoederenloods toegevoegd. Los van dit alles stond sinds 1862 aan de noordzijde van het emplacement het woonhuis met kantoor voor de eerstaanwezende ingenieur M. Simon Gz. Hij was belast met de aanleg van de Staatsspoorweg Roosendaal-Vlissingen. Na zijn verhuizing in 1868 naar Zeeland kreeg dit gebouw een bestemming als woonhuis voor de opzichter van de Dienst Weg & Werken. Alle negen gebouwen waren uitgevoerd in houten stijl- en regelwerk.



Degradatie van het Bergse station.

Op 1 juli 1868 werd het baanvak Bergen op Zoom-Goes voor het publiek geopend. Aangezien de inrichtingen van het Roosendaalse station inmiddels geheel aan de eisen van een doelmatige spoorwegexploitatie voldeden, werd door de Minister van Binnenlandse Zaken bij beschikking van 15 september 1868 Roosendaal bevorderd tot "hoofdstation van de spoorweg Roosendaal-Goes". Tegelijkertijd raakte Bergen op Zoom zijn status als "voorlopig hoofdstation" kwijt. Het locomotievendepot was inmiddels naar Roosendaal verhuisd, zodat een deel van de tractie-inrichtingen in Bergen op Zoom niet meer werd gebruikt. Overigens was al in 1867 Bergen op Zoom (dus voor de Vestingwet van 1874) als militaire vesting opgeheven. De ontmanteling van de verdedigingswerken schiep voor het eerst sinds de Middeleeuwen nieuwe groeimogelijkheden voor de stad. Het bij de "Wouwsche Poort" gelegen station werd in 1869 bereikbaar langs een nieuwe toegangsweg op de plaats van het bastion William. In 1870 werd de suikerfabriek van de Firma Laane, Rogier, Daverveldt & Co opgericht. Het fabriekscomplex, dat vanwege de twaalf aandeelhouders "De Twaalf Apostelen" werd genoemd, kwam in 1871 in gebruik en lag aan de noordwestzijde van het spoorwegstation op geslechte vestinggronden. Nog in 1870 kreeg de onderneming een spoorwegaansluiting, want de aanvoer van bieten over het water was immers onmogelijk.

Toenemend goederenvervoer.

In verband met het opkomende goederenvervoer werd in 1872 de bestemming van drie gebouwen gewijzigd. De rijtuigloods veranderde weer terug in een goederenloods en de locomotievenloods in een rijtuigloods, terwijl het magazijntje voor stationsdienst dienst ging doen als bergplaats voor bestelgoederen. Tegelijkertijd werden de sporen en wissels gewijzigd, de draaischijf opgebroken en een weegbrug aangelegd. De uitbreidingen voor het goederenvervoer stonden echter niet stil. Al in 1874 kwam aan de zuidwestzijde een los- en laadweg met aan weerszijden sporen tot stand. Twee jaar later vond een verlenging in zuidelijke richting plaats. Nog vaak zouden deze faciliteiten voor de Bergse handel en nijverheid worden uitgebreid. In 1880 viel daarbij als eerste de brandstoffenloods uit 1863 onder de slopershamer. Op 24 juli 1885 werd het baanvak Roosendaal-Bergen op Zoom dubbelsporig. Daarbij onderging het hele emplacement een flinke uitbreiding en wijziging. Het tweede spoor naar Kruiningen volgde twee jaar later. In 1888 werden de goederenloods en de bergplaats voor bestelgoederen afgebroken en vervangen door een nieuwe goederenloods. Zeven jaar later kreeg de nieuwe goederenloods een uitbreiding met een identiek stuk van half zo lang. In 1902 was de loods al weer te klein, zodat deze samen met de rijtuigloods en het waterreservoirgebouw werd afgebroken. Met behulp van de bouwmaterialen uit de rijtuigloods verrees er toen een nieuwe en weer grotere goederenloods. De activiteiten in het goederenvervoer noopte de spoorwegmaatschappij herhaaldelijk tot uitbreidingen van sporen en wissels, perrons en los- en laadwegen. Bij de grote uitbreiding en vernieuwing van het stationscomplex in 1925 sneuvelde de goederenloods nogmaals om plaats te maken voor een nieuwe loods. Na jaren van leegstand en verval zou deze loods uiteindelijk in juni 1987 worden afgebroken.

Het stationsgebouw.

Ook het kleine stationsgebouw van Bergen op Zoom ontkwam niet aan uitbreidingen. In 1875 verrees aan weerszijden eindgebouwen van steen in twee bouwlagen. Zij passen uitstekend bij het al in 1863 tot stand gekomen deel. De noordzijde was bestemd als wachtkamer 3^e klasse (met buffet). Hier waren de twee bouwlagen slechts nep.

Vanaf hun tafeltje keken dorstige reizigers tot in de nok van het gebouw. De bovenste bouwlaag had dan ook geen ramen. De zuidzijde was ingericht als woning voor de stationschef. Behalve een lokaal op de begane grond had hij de beschikking over twee bouwlagen.

Van 1875 tot 1915 bleef het stationsgebouw nagenoeg ongewijzigd; slechts in 1887 werd hier en daar het stijl- en regelwerk vervangen door metselwerk. In 1914 werd het stationsgebouw voor de tweede maal flink uitgebreid en gewijzigd. Een uitbouw aan de straatzijde deed de voorgevel uit 1863 voorgoed uit het straatbeeld verdwijnen. De extra ruimte was bestemd als hal en als uitbreiding voor de wachtkamer 1^e en 2^e klasse. Tegelijkertijd kon ook het plaatskaartenkantoor een stuk van de oude hal innemen. De wachtkamer 3^e klasse in het noordelijke eindgebouw bleef ongewijzigd. Het zuidelijke eindgebouw was voortaan de woning voor de stationsrestaurateur. De stationschef ging elders in de stad wonen. In tegenstelling tot zijn voorganger met drie kamers op de begane grond had de restaurateur hier nog maar een enkel vertrek ter beschikking. Het stationsgebouw werd later nog voorzien van twee uitbouwen. In 1925 kreeg de treindienstleider aan de peronzijde een beter uitzicht op het spoorwegbedrijf. Aan de straatzijde verrees in 1937 een serre voor de wachtkamer 1^e en 2^e klasse annex stationsrestauratie. De eindtoestand was nu bereikt. In november 1970 viel het oude stationsgebouw onder de slopershamer om plaats te maken voor nieuwbouw.



Het nieuwe stationsgebouw werd op 10 december 1971 feestelijk in gebruik genomen. Slechts een enkel gebouw restte er toen nog. Dat was het woonhuis in stijl- en regelwerk, even ten noorden van het stationsgebouw en jarenlang onderdak biedend aan de opzichter van de Dienst Weg & Werken. Zonder slag of stoot viel dit nog min of meer in authentieke staat verkerende gebouw in februari 1988 onder de slopershamer.

4.2. Archeologische waarden

In het plangebied bevinden zich drie terreinen met een potentiële archeologische waarde (zie verbeelding). Deze waarden zijn vastgesteld op basis van archiefbronnen, vondstmeldingen en historische kaarten.

Noordelijk gedeelte

Het gebied ten oosten van het voormalige 'Darvi-terrein' werd in de Middeleeuwen doorsneden door een landweg, vermoedelijk de voorloper van de latere Wouwseweg. Deze landweg dateert uit de 13de eeuw. Volgens de kaart van ca. 1540 stonden er boerderijen aan de weg. De kans is groot dat er aan beide zijden van de spoorlijn nog resten van middeleeuwse bebouwing aanwezig zijn. Er heeft nog geen indicatief onderzoek (boringen, proefsleuven) plaatsgevonden. In het geval van toekomstige bodemingrepen dient eerst een nader onderzoek plaats te vinden om de waarden beter in kaart te brengen.

Middengedeelte

Dit gebied, dat het stationsgebouw, rijwielstalling en bijgebouwen omvat, ligt in het tracé van de Middeleeuwse weg naar Wouw. De Wouwsestraat en de Oude Wouwsebaan zijn relictten van deze weg. In de 15de eeuw stonden er al woningen. Omstreeks 1500 werd gestart met de bouw van een groot ziekenhuis langs deze Wouwseweg. Het ziekenhuis was gewijd aan St. Catharina en omvatte een groot complex van gebouwen en een kerkhof. Het geheel werd na 1580 verwoest en verlaten. Bij werkzaamheden nabij het station (welke en waar precies is niet bekend) werd menselijk skeletmateriaal gevonden dat afkomstig moet zijn van het kerkhof.

De kern van het ziekenhuis lag waarschijnlijk onder of net achter de huidige rijwielstalling. Op de kaart uit 1540 is de bebouwing erg dicht weergegeven. In het plangebied is deze hele zone van grote archeologische waarde. De kans om resten van het ziekenhuis, bijgebouwen en het kerkhof aan te treffen, is bijzonder groot. Toekomstige ontwikkelingen kunnen een bedreiging vormen voor deze archeologische resten. Zij dienen dan eerst nader in kaart te worden gebracht.

Zuidelijk gedeelte

Het grootste gedeelte van het spoorgebied ten zuiden van het station is uitgegraven in een vroegere hoogte van pleistoceen zand. De kans dat zich daar archeologische resten bevinden, is erg klein. Op de kaart uit 1540 is het gebied 'leeg': er was geen bebouwing. Een uitzondering geldt voor een strook grond grenzend aan de Zuidoostsingel. Hierin bevinden zich naar alle waarschijnlijkheid resten van de 18de eeuwse vesting. Volgens

de gedetailleerde kaart van ondergrondse werken (19de eeuw) bevonden zich ter plaatse onder het glacis van de vesting zes zogenaamde 'tegenmijngangen': gemetselde onderaardse gangen van waaruit vijandelijke stellingen aangevallen konden worden. Tijdens rioolwerken in de Zuidoostsingel zijn resten van die gangen gevonden. Twee van de zes waren bijzonder lang en strekten zich uit tot bij de spoorrails. De kans is vrij groot dat (delen van) deze gangen nog aanwezig zijn. Toekomstige ontwikkelingen kunnen resten van de gangen verstoren. De aanwezigheid en kwaliteit van de archeologische resten dient eerst door middel van een aanvullend inventariserend onderzoek vastgesteld te worden.

4.3. Beschermd Stadsgezicht

Een klein gedeelte van het plangebied, ter hoogte van het Station en de aansluiting met de Stationsstraat is opgenomen binnen het Beschermd Stadsgezicht. Het betreft het gebied dat aansluit aan het al eerder genomen aanwijzingsbesluit van 10 november 1986. Het onderhavige gebied is onderdeel van de verdedigingsgordel, de voormalige vestingwallen, rondom de oude stadskern. In voorliggende plan zijn de vereiste beschermende regelingen opgenomen.

Hoofdstuk 5. Onderzoek

Het bestemmingsplan Stationsgebied is conserverend van aard, maar middels wijzigingsbevoegdheden is er ruimte voor een drietal ontwikkelingen. Wijzigingsbevoegdheid 1 ligt over het huidige politiebureau. Wijzigingsbevoegdheid 2 betreft het gebied tussen de bestaande kantoren en het spoor. Wijzigingsbevoegdheid 3 ligt in het noorden van het plangebied tussen het spoor en de Bredasestraat. Voor alle wijzigingsbevoegdheden geldt dat gewijzigd kan worden naar de bestemming 'gemengd' met de volgende voorwaarden:

- Toegestaan zijn o.a. maatschappelijke functies, alleen dagbehandeling bij medisch, alleen zelfredzame personen, joblodge met 25 verblijfeenheden per joblodge, kantoren, bedrijven tot categorie 2, onderwijs, dienstverlening, detailhandel en horeca.

In 2009 heeft de RMD voor het Stationsgebied reeds een milieuparagraaf opgesteld. De ontwikkelingen die het bestemmingsplan Stationsgebied nu mogelijk maakt verschillen slechts enigszins van de ontwikkelingen die in 2009 werden mogelijk gemaakt. Op basis van onze ervaring is een quickscan voor de milieuaspecten bedrijven en milieuzonering, geluid, externe veiligheid en bodem uitgevoerd. Voor luchtkwaliteit is geen nieuwe berekening uitgevoerd. Uit de milieuparagraaf uit 2009 volgt namelijk dat in de situatie met ontwikkeling de concentraties van NO₂ en PM₁₀ ver onder de grenswaarden liggen en luchtkwaliteitsknelpunten niet te verwachten zijn. Uitgaande van de op 20 november 2012 gepubliceerde wijziging van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 kan de conclusie dat de concentraties van NO₂ en PM₁₀ ver onder de grenswaarden liggen worden gehandhaafd. Onderstaand wordt op de aspecten ingegaan.

5.1 Geluid

5.1.1 Inleiding

In de Wet geluidhinder (Wgh) is bepaald dat voor locaties in het bestemmingsplan waar woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen kunnen worden gerealiseerd, de geluidbelasting wordt onderzocht binnen de zones behorende bij verkeerswegen, spoorwegen en industrieterreinen. Het bestemmingsplan Stationsgebied is conserverend van aard, maar middels wijzigingsbevoegdheden is er ook ruimte voor ontwikkelingen, niet zijnde woningen.

Als gevolg van de wijzigingsbevoegdheden kunnen in de toekomstige situatie geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd. Op dit moment is echter nog niet duidelijk hoe en in welke vorm. Om deze reden is geen (gedetailleerd) onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op het plangebied, die veroorzaakt wordt door ingevolge de Wet geluidhinder gezoneerde verkeerswegen en spoorwegen, maar worden 'poldercontouren' gepresenteerd die een globaal inzicht geven in de optredende geluidbelastingen in het plangebied.

Voor de in het plangebied gelegen inrichtingen in de zin van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) gelden de geluidvoorschriften, verbonden aan de Wabo vergunning voor het aspect milieu of de algemene maatregel van bestuur ingevolge artikel 8.40 Wet milieubeheer. In deze voorschriften worden maxima gesteld aan de geluidniveaus die een inrichting mag veroorzaken, gemeten ter plaatse van de gevel van geluidgevoelige bestemmingen van derden, dan wel ter plaatse van vastgestelde referentiepunten. Zo wordt geluidhinder voorkomen.

5.1.2 Industrielawaai

Ten noordoosten van het plangebied is in de nabijheid het ingevolge de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein De Lage Meren gelegen. Het plangebied ligt echter buiten de vastgestelde zonegrens van het industrieterrein.

Opgemerkt wordt dat, indien in het plangebied middels wijzigingsbevoegdheid de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen mogelijk wordt gemaakt en deze bestemmingen een grotere bouwhoogte hebben dan 5 m, dan de mogelijkheid bestaat dat de geluidbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein ter plaatse van deze nieuwbouw meer dan 50 dB(A) etmaalwaarde bedraagt. Omdat in de Wet geluidhinder expliciet gesteld is dat buiten de vastgestelde zone de geluidbelasting niet meer dan 50 dB(A) etmaalwaarde mag bedragen, dient in dergelijke gevallen een onderzoek uitgevoerd te worden naar de grootte van de geluidbelasting. Indien de geluidbelasting meer dan 50 dB(A) bedraagt, dan kan de geluidgevoelige bestemming niet zondermeer gerealiseerd worden. Om dit te waarborgen wordt in de wijzigingsregels de voorwaarden opgenomen dat voldaan dient te worden aan de Wet geluidhinder.

Toelichting: gezoneerd industrieterrein en de 50 dB(A)-contour:

Een gezoneerd industrieterrein is een industrieterrein of een gedeelte daarvan, waarop zich bedrijven bevinden of worden toegestaan die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. Het gaat om de bedrijven die zijn aangewezen in het derde lid van artikel 2.1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor).

Rondom een gezoneerd industrieterrein wordt een gebied aangewezen waarbuiten het geluidniveau ten gevolge van de activiteiten van alle bedrijven op het industrieterrein de 50 dB(A) niet mag overschrijden. De 50 dB(A)-contour vormt de grens van dit gebied.

De 55 dB(A)-contour geeft de grens aan tot waar in principe gevoelige objecten kunnen worden gerealiseerd. Indien de geluidbelasting als gevolg van activiteiten op het gezoneerd industrieterrein meer bedraagt dan 50 dB(A), maar maximaal 55 dB(A), dan is voor realisatie van een geluidgevoelige bestemming een ontheffing nodig. Deze ontheffing wordt door burgemeester en wethouders verleend. Verleende hogere waarden worden ingeschreven in het kadaster.

5.1.3 Wegverkeerslawaai

Omdat het plangebied Stationsgebied conserverend van karakter is, is in het kader van dit bestemmingsplan de invloed van het wegverkeer voor de al aanwezige geluidgevoelige functies niet van belang. Voor deze functies is de situatie namelijk niet gewijzigd. Voor de gebieden met een wijzigingsbevoegdheid geldt echter dat bij gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheden hier wel geluidgevoelige bestemmingen kunnen worden gerealiseerd. Een deel van het plangebied is gelegen binnen de zone van meerdere wegverkeerswegen. Tevens zijn een aantal 30 kilometer-wegen aanwezig in het plangebied.

In de onderstaande tabel 4 zijn de voor het plangebied relevante wegverkeerswegen opgenomen. De verkeersintensiteiten zijn afkomstig uit de rapportage van het akoestisch onderzoek, opgesteld door de Regionale Milieudienst West-Brabant, projectnummer 19911264.G1/wem van juli 2009 en opgehoogd van het jaar 2020 naar het jaar 2023 met een groeipercantage van 1,5%. Op basis van deze wegkenmerken zijn 'poldercontouren' ten gevolge van de geluidbelasting van wegverkeerslawaai gemaakt zoals weergegeven in bijlage 2a.

Tabel 4: Overzicht van de verkeerscijfers en overige wegkenmerken

WEG	WEEKDAGGEMIDDELTE INTENSITEIT 2023	VERHARDING	MAX. SNELHEID (KM/UR)
Rooseveltlaan/Erasmuslaan	19.335	SMA/klinkers	50
Jacob Obrechtlaan	13.209	klinkers	50
Zuid-Oostsingel/Stationsplein	6.125	klinkers	50
Bredasestraat/Wouwsestraat	15.484	fijn asfalt	50
Parallelweg	2.776	klinkers	50
Parallelweg	885	klinkers	30
Eikstraat	1.020	Fijn asfalt	30

Balsebaan	313	Fijn asfalt	30
-----------	-----	-------------	----

Uit bijlage 2a is af te leiden dat in een groot gedeelte van het plangebied de voorkeursgrenswaarde van 48 (L_{den}) voor wegverkeerslawaai wordt overschreden. Tevens wordt op sommige plaatsen de maximale ontheffingswaarde van 63 dB (L_{den}) overschreden. Waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden mogen enkel geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien dove gevels worden toegepast of geluidwerende maatregelen worden getroffen.

Wanneer gebruikt wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid om geluidgevoelige bestemmingen te realiseren dan, dient er binnen de wettelijke zones rondom wegen, op basis van de Wet geluidhinder, nader (gedetailleerd) onderzoek plaats te vinden. Voor wegen waarop een snelheidsregime van meer dan 30 km/h van toepassing is, geldt afhankelijk van de voorgeschreven maximum snelheid, een bepaalde zonebreedte, uiteenlopend van 200 tot 600 meter. Voor wegen met een toegestane maximum snelheid van 30 km/h geldt dat deze wegen ingevolge de Wet geluidhinder geen zone hebben en is akoestisch onderzoek formeel niet nodig. Echter, volgens een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (d.d. 3 september 2003 nr. 200203751/1) is het toch wel noodzakelijk de geluidbelasting in beeld te brengen en te motiveren waarom een eventuele overschrijding van de voorkeursgrenswaarde toelaatbaar wordt geacht.

Wordt als gevolg van een gezoneerde weg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (L_{den}) overschreden, dan is een geluidgevoelige bestemming alleen mogelijk als daar ontheffing voor wordt verleend. Ontheffingen moeten worden aangevraagd bij het college van burgemeester en wethouders. Verleende hogere waarden worden ingeschreven in het kadaster. De maximale ontheffingswaarde voor nieuwe situatie bedraagt 63 dB (L_{den}).

5.1.4 Spoorweglawaai

Het plangebied is grotendeels gelegen binnen de zone van de spoorlijn Roosendaal-Bergen op Zoom met trajectnummer 660 (met een zonebreedte van 600 meter) en het traject 661 Bergen op Zoom-Vlissingen met een zonebreedte van 500 meter.

Omdat het plangebied Stationsgebied conserverend van karakter is, is in het kader van dit bestemmingsplan de invloed van spoorweglawaai voor de al aanwezige geluidgevoelige functies niet van belang. Voor deze functies is de situatie namelijk niet gewijzigd. Voor de gebieden met een wijzigingsbevoegdheid geldt echter dat bij gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheden hier wel geluidgevoelige bestemmingen kunnen worden gerealiseerd.

Op basis van de spoorgegevens uit het geluidregister (zie www.geluidspoor.nl) zijn 'poldercontouren' ten gevolge van de geluidbelasting van spoorwegverkeerslawaai gemaakt zoals weergegeven in bijlage 2b. Hieruit is af te leiden dat in een groot gedeelte van het plangebied de voorkeursgrenswaarde van 55 dB (L_{den}) wordt overschreden. Op een aantal plaatsen wordt de maximale ontheffingswaarde van 68 dB overschreden. Waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden mogen enkel geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien dove gevels worden toegepast of geluidwerende maatregelen worden getroffen.

Wanneer gebruikt wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid om geluidgevoelige bestemmingen te realiseren dan, dient er binnen de wettelijke zones rondom spoorwegen, op basis van de Wet geluidhinder, nader (gedetailleerd) onderzoek plaats te vinden.

Wordt ten gevolge van een spoortraject de voorkeursgrenswaarde van 55 dB (L_{den}) overschreden, dan is een geluidgevoelige bestemming alleen mogelijk als daar ontheffing voor wordt verleend. Ontheffingen moeten worden aangevraagd bij het college van burgemeester en wethouders. Verleende hogere waarden worden ingeschreven in het kadaster. De maximale ontheffingswaarde bij spoorweglawaai bedraagt 68 dB.

5.1.5 Conclusie

De voorkeursgrenswaarde wordt in een groot gedeelte van het plangebied overschreden vanwege wegverkeerslawaaï en/of spoorweglawaaï. Tevens wordt op sommige plaatsen de maximale ontheffingswaarde overschreden vanwege wegverkeerslawaaï en/of spoorweglawaaï. Indien in de toekomst gebruik wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheden om geluidgevoelige functies mogelijk te maken, dan dient nader (gedetailleerd) onderzoek plaats te vinden.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

5.2.1 Inleiding

In het plangebied Stationsgebied kan, op basis van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering, het gebied in het zuidwesten (tussen spoor, Zuid-Oostsingel en Jacob Obrechtlaan) worden aangemerkt als omgevingstype functiemenging. Het overige deel valt onder het omgevingstype gemengd gebied.

In het plangebied bevinden zich bij het spoor- en busstation enkele winkels en een communicatiebureau.

Tabel 1 Richtafstanden t.o.v. een 'gemengd gebied'

Bedrijf	Adres	Omschrijving	SBI-code 2008	Geur (m)	Stof (m)	Geluid (m)	Gevaar (m)	Grootste afstand	Milieucategorie	Verkeer
Station	Stationsplein	Spoorwegen: - stations	491	0	0	50C	50R	50D	3.2	3P
Stations-kiosk	Stationsplein	Detailhandel voor zover n.e.g.	47A	0	0	0	0	0	1	1P
Rijwielshop	Stationsplein	Detailhandel voor zover n.e.g.	47A	0	0	0	0	0	1	1P
Telefoon-winkel	Stationsplein	Detailhandel voor zover n.e.g.	47A	0	0	0	0	0	1	1P
Republieck communicatiecollectief	Stationsplein	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	74A	0	0	0	0	0D	1	2P

C continu

R risico

D divers

1P potentieel geringe verkeersaantrekkende werking voor personenvervoer

2P potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking voor personenvervoer

3P potentieel zeer grote verkeersaantrekkende werking voor personenvervoer

Ten zuiden van het station bevinden zich aan de Zuid-Oostsingel en aan de Jacob Obrechtlaan diverse kantoorgebouwen, het politiebureau en copyshop Scholtes Document Services. In de VNG-publicatie is de copyshop, gevestigd aan de Zuid Oostsingel 23a, te rangschikken onder 'kleine drukkerijen en kopieerinstallaties'. In de kantoorgebouwen zijn gevestigd:

- Zuid-Oostsingel 24: Sagenn reïntegratie en educatie, 365 bv, Bazuin & partners, Dredging and contracting Rotterdam, Detache tdl.
- Jacob Obrechtlaan 1: Rabobank
- Jacob Obrechtlaan 3: Vlaams-Nederlandse Schelde commissie, AGT international, Syngenta, Sea Cube container leasing
- Jacob Obrechtlaan 5: VGZ
- Jacob Obrechtlaan 7: Achmea vitale, Van Jole advies en management, Tennet, Caps nobel accountants & belastingadviseurs

Deze bedrijven zijn te rangschikken onder 'overige zakelijke dienstverlening: kantoren'. Het politiebureau, gevestigd aan de Jacob Obrechtlaan 9, valt onder 'openbaar bestuur (kantoren e.d.)'.

In de directe omgeving van de wijzigingsbevoegdheden zijn de bedrijven geïnventariseerd om te beoordelen of er knelpunten zijn voor het opnemen van de wijzigingsbevoegdheden. In de directe omgeving van wijzigingsbevoegdheid 1 bevinden zich De Viersprong, Lactone Europe B.V. en Café De watertoren. De richtafstanden van de bedrijven reiken niet over de wijzigingsbevoegdheid, zie navolgende tabel.

Tabel 2 Richtafstanden t.o.v. een 'gemengd gebied'

Bedrijf	Adres	Omschrijving	SBI-code 2008	Geur (m)	Stof (m)	Geluid (m)	Gevaar (m)	Grootste afstand	Milieucategorie	Verkeer
De Viersprong	Peter Vine-loolaan 50	Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven	8622	0	0	0	0	0	1	2P
Lactona Europe B.V.	Galgenbaan 21	Vervaardiging van overige goederen n.e.g.	32999	10	0	30	30	30D	3.1	2G
Café De watertoren	Balsebaan 2	Café's, bars	563.1	0	0	0C	10	10	1	2P

C continu

D divers

2P potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking voor personenvervoer

2G potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking voor goederenvervoer

In de directe omgeving van wijzigingsbevoegdheid 2 bevinden zich de Busremise en, zoals voorgaand vermeld, diverse kantoorgebouwen, het politiebureau en copyshop Scholtes Document Services. De Busremise is te rangschikken onder Bus- tram- en metrostations en –remises.

Tabel 3 Richtafstanden t.o.v. een 'gemengd gebied'

Bedrijf	Adres	Omschrijving	SBI-code 2008	Geur (m)	Stof (m)	Geluid (m)	Gevaar (m)	Grootste afstand	Milieucategorie	Verkeer
Remise	Zuid Oostsingel 3	Bus-, tram- en metrostations en -remises	493	0	0	50C	0	50D	3.2	2P

C continu

D divers

2P potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking voor personenvervoer

De grootste richtafstand van de busremise, die veroorzaakt wordt door het aspect geluid, reikt over de wijzigingsbevoegdheid. Tussen de busremise en het gebied met de wijzigingsbevoegdheid bevindt zich echter tevens de Zuid Oostsingel, die eveneens een geluidbelasting op het gebied met de wijzigingsbevoegdheid veroorzaakt. Bij het ontwikkelen van de wijzigingsbevoegdheid is dit een aandachtspunt. Het is echter geen directe belemmering voor de haalbaarheid van de wijzigingsbevoegdheid, omdat er voor gekozen kan worden geen geluidgevoelige functies mogelijk te maken in de nabijheid van de busremise.

De kantoorgebouwen, het politiebureau en de copyshop zijn gevestigd in het omgevingstype functiemenging. In het omgevingstype functiemenging kunnen deze functies naast de nieuwe functies, die mogelijk worden gemaakt door de wijzigingsbevoegdheid, voorkomen, zie navolgende tabel. Uiteraard veroorzaakt

het wegrijden van politieauto's met sirenes wel geluidbelasting op het gebied met de wijzigingsbevoegdheid.

Tabel 4 Categorie-indeling 'functiemenging'

Bedrijf	Adres	Omschrijving	SBI-code 2008	Categorie
Kantoorgebouwen	Zuid-Oostsingel / Jacob Obrechtlaan	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	63, 69t/m71, 73, 74, 77, 78, 80t/m82 A	A
Politiebureau	Jacob Obrechtlaan 9	Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	84A	A
Scholtes Document Services	Zuid Oostsingel 23A	Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	18129	B

A Activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd.

B Activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.

In de directe omgeving van wijzigingsbevoegdheid 3 bevinden zich Matras direct, Van de Ree, Sport and Health Plaza en een leegstaand gebouw aan de Wattweg 1. De richtafstanden van de bedrijven reiken niet over de wijzigingsbevoegdheid, zie navolgende tabel.

Tabel 5 Richtafstanden t.o.v. een 'gemengd gebied'

Bedrijf	Adres	Omschrijving	SBI-code 2008	Geur (m)	Stof (m)	Geluid (m)	Gevaar (m)	Grootste afstand	Milieucategorie	Verkeer
Matras direct	Bredasestraat 84	Detailhandel voor zover n.e.g.	47A	0	0	0	0	0	1	1P
Van de Ree	Bredasestraat 85	Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	451	0	0	10	10	10	2	2P
Leegstand	Wattweg 1									
Sport and Health Plaza	Wattweg 1a	Sportscholen, gymnastiekzalen	931F	0	0	10C	0	10	2	2P

C continu

1P potentieel geringe verkeersaantrekkende werking voor personenvervoer

2P potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking voor personenvervoer

2.2 Conclusie

Er zijn geen bedrijven die een directe belemmering zijn voor de haalbaarheid van de wijzigingsbevoegdheden. Aandachtspunten zijn de geluiduitstraling vanwege de remise en het wegrijden van politieauto's met sirenes.

5.3 Externe veiligheid

5.3.1 Inleiding

Het aspect externe veiligheid kan relevant zijn vanwege bedrijven (inrichtingen) die met gevaarlijke stoffen werken en vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en door buisleidingen.

5.3.2 Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Inleiding

Het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen) verplicht het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro) afstanden aan te houden tussen gevoelige objecten en risicovolle bedrijven. Het Bevi heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen.

Het Bevi is van toepassing op vergunningsplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Om te bepalen of er in de directe omgeving bedrijven zijn gelegen waarop het Bevi van toepassing is, is het Register risicosituaties gevaarlijke stoffen (RRGS)¹ als ook de professionele risicokaart² geraadpleegd. Hieruit blijkt dat het plangebied in het invloedsgebied³ ligt van de Bevi-bedrijven: Sabic Innovative Plastics B.V. en Mepavex Logistics B.V.

Sabic innovative plastics B.V.

Met betrekking tot deze inrichting is de provincie Noord-Brabant het bevoegd gezag. Op basis van de professionele risicokaart is bepaald dat het plangebied op een afstand van ca. 2200 meter van de inrichtingsgrens van Sabic innovative plastics B.V. ligt. Het invloedsgebied van Sabic bedraagt 8705 meter en ligt hierdoor volledig over het plangebied.

Uit de QRA, behorende bij de Wm-aanvraag, blijkt dat het plaatsgebonden risico (PR) van 10^{-6} per jaar niet buiten de inrichtingsgrens ligt. Het maximaal berekende groepsrisico (GR) bedraagt 0.002 van de oriënterende waarde.

Uit de "Gevoeligheidsanalyse groepsrisico Bevi-inrichtingen", die in het kader van het uitvoeringsprogramma externe veiligheid in 2011 is uitgevoerd (rapportage 6 januari 2012) blijkt dat het groepsrisico van bovengenoemde Bevi-inrichting in alle gevallen ruim onder de oriënterende waarde voor het groepsrisico ligt. Uit deze gevoeligheidsanalyse blijkt tevens dat grote ruimtelijke ontwikkelingen niet of nauwelijks invloed hebben op het groepsrisico van betreffende inrichtingen. In de gevoeligheidsanalyse zijn alle groot-schalige ontwikkelingen, zoals die van De Zeeland en de realisatie van een Leisurecomplex meegenomen.

Op basis van bovengenoemde gevoeligheidsanalyse kan worden geconcludeerd dat door vaststelling van het bestemmingsplan het groepsrisico niet toeneemt. De wijzigingsbevoegdheden zullen niet leiden tot een relevant groepsrisico als gevolg van activiteiten van Sabic innovative plastics B.V.

Overeenkomstig het Bevi is het groepsrisico verantwoord.

¹ Het RRGS is een centraal landelijk register met gegevens over risicosituaties die in Nederland bestaan rond het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

² De professionele risicokaart laat zien waar onder andere risicobronnen liggen.

³ Invloedsgebied: Dit is het gebied waarin personen nog worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit gebied wordt bepaald door de berekening van het grootst mogelijke ongeval waar nog 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt.

Mepavex Logistics B.V.

Met betrekking tot deze inrichting is de gemeente Bergen op Zoom het bevoegd gezag. Op basis van de professionele risicokaart is bepaald dat het plangebied op een afstand van ca. 2000 meter van de inrichtingsgrens van Mepavex ligt. Het invloedsgebied van Mepavex bedraagt 3260 meter en ligt hierdoor volledig over het plangebied.

Uit de QRA, behorende bij de Wm-aanvraag, blijkt dat het plaatsgebonden risico (PR) van 10^{-6} per jaar net (10 m) buiten de inrichtingsgrens, maar niet over het plangebied ligt.

Het maximaal berekende groepsrisico (GR) bedraagt 0.15 van de oriënterende waarde.

Uit de "Gevoeligheidsanalyse groepsrisico Bevi-inrichtingen", die in het kader van het uitvoeringsprogramma externe veiligheid in 2011 is uitgevoerd (rapportage 6 januari 2012) blijkt dat het groepsrisico van bovengenoemde Bevi-inrichting in alle gevallen ruim onder de oriënterende waarde voor het groepsrisico ligt. Uit deze gevoeligheidsanalyse blijkt tevens dat grote ruimtelijke ontwikkelingen, zoals De Zeeland en de realisatie van een Leisurecomplex, niet of nauwelijks invloed hebben op het groepsrisico van betreffende inrichtingen.

Op basis van bovengenoemde gevoeligheidsanalyse kan worden geconcludeerd dat door vaststelling van het bestemmingsplan het groepsrisico niet toeneemt. De wijzigingsbevoegdheden zullen niet leiden tot een relevant groepsrisico als gevolg van activiteiten van Mepavex Logistics B.V.

Overeenkomstig het Bevi is het groepsrisico verantwoord.

5.3.2 Transport en externe veiligheid

Inleiding

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, water en weg dient plaats te vinden aan de hand van de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 31 juli 2012", waarin grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico zijn opgenomen.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs transportassen die deel uitmaken van het Basisnet Weg, Water en / of Spoor kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Hiervoor gelden namelijk de afstanden die in bijlage 2, 3 en 4 van de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 31 juli 2012" (circulaire Rnvgs) zijn opgenomen.

Op deze afstanden mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan 10^{-6} per jaar. Voor Basisnet Weg geldt bijvoorbeeld dat daar waar in bijlage 2 van de circulaire de afstand '0' is vermeld het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar.

Op het moment dat het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking treedt (naar verwachting medio 2013) moet voor sommige transportassen rekening worden gehouden met het Plasbrandaandachtsgebied (PAG). Het PAG is het gebied tot 30 meter van de transportas waarin, bij de realisering van kwetsbare objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. Voor bijvoorbeeld de Rijksweg wordt de 30 meter voor het PAG gemeten vanaf de rechterrاند van de rechterrijstrook. In het toekomstige Btev (Besluit transportroutes externe veiligheid) is beschreven aan welke voorwaarden het bouwen in een PAG moet voldoen.

Indien binnen het invloedsgebied van een transportas nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien en er een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico of een significante stijging van het groepsrisico optreedt, dient bij de vaststelling van het ruimtelijke besluit, het groepsrisico te worden verantwoord. Volgens de circulaire gelden geen beperkingen voor het ruimtegebruik voor het gebied dat verder ligt dan 200 m van de transportas.

Ten aanzien van de verantwoording dient niet alleen het invloedsgebied van de maatgevende vervoersklasse (GF3: brandbaar gas) voor het groepsrisico te worden beschouwd, maar ook de effectafstand die wordt gegenereerd door overige stoffen die over het wegvak worden vervoerd.

Zodoende kan het invloedsgebied verder reiken dan 200 meter. Indien dat het geval is en het invloedsgebied reikt tot over het plangebied, moeten wel maatregelen worden overwogen bijvoorbeeld in het kader van zelfredzaamheid.

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder meer de externe veiligheidsaspecten van buisleidingen. Het externe veiligheidsbeleid voor buisleidingen is daarmee in lijn gebracht met het beleid voor inrichtingen en voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor.

Rijks- en vaarwegen

Op basis van de professionele risicokaart is vastgesteld dat het plangebied op meer dan 200 meter van een rijks- en vaarweg ligt waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt (zoals opgenomen in bijlage 2 en 3 van de circulaire Rnvgs). Gelet hierop zijn risicoberekeningen (zowel plaatsgebonden als groepsrisico) niet noodzakelijk en hoeven er geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik binnen het plangebied.

Spoorwegen

De ontwikkeling omvat een deel van het spoortraject Sloehaven – Roosendaal West, een transport-as bestemd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gelet hierop zijn de risico's beschouwd en berekend (zowel plaatsgebonden als groepsrisico).

Voor het traject Sloehaven – Roosendaal West geldt, op grond van bijlage 4 van de circulaire (d.d. 31-07-2012), dat er ter hoogte van de ontwikkeling geen sprake is van een plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶. Uit de rapportage 'Basisnet Spoor Werkgroep Basisnet Spoor' (d.d. 20-09-2011) volgt dat er voor het traject Sloehaven – Roosendaal West geen PAG geldt. Er hoeven geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik binnen het plangebied.

Op basis van de vervoersaantallen uit bijlage 4 van de circulaire is de hoogte van het groepsrisico berekend met het rekenprogramma RBM-II (V2.2). Uitgangspunt voor de berekening is dat voor de huidige situatie is uitgegaan van de populatiedata uit het nationale populatiebestand. Voor de populatiedata van de ontwikkelingen die met wijzigingsbevoegdheden mogelijk worden gemaakt is uitgegaan van de gegevens zoals de gemeente deze heeft aangeleverd en de Publicatierreeks Gevaarlijke Stoffen 1 deel 6 Aanwezigheidsgegevens.

Uit de berekeningen blijkt dat het GR ter hoogte van het station 0.6 x de oriënterende waarde (OW) bedraagt (zie bijlage 3). Uit een aanvullende GR-berekening, waarin de ontwikkelingen die met wijzigingsbevoegdheden worden mogelijk gemaakt zijn meegenomen, blijkt dat het GR stijgt naar 0,85 maal de oriënterende waarde. Bij het gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheden dient het groepsrisico te worden verantwoord. Aangezien door de ontwikkelingen die met wijzigingsbevoegdheden mogelijk worden gemaakt het groepsrisico stijgt is de veiligheidsregio reeds op de hoogte gesteld van het plan. Bij gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheden zal het groepsrisico conform circulaire Rnvgs en Btev worden verantwoord.

Buisleidingen

In het plangebied komt een bestaande buisleiding voor in het zuiden van het plangebied, ten zuiden van het politiebureau. Het betreft buisleiding Z-562-01. Voor deze buisleiding is in het kader van het bestemmingsplan Fort-Zeekant reeds een Carola-berekening uitgevoerd. De resultaten van de uitgevoerde risicoberekening zijn in navolgende tabel samengevat. In de tabel is opgenomen of er sprake is van een plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar en of er sprake is van een GR. Hierbij is tevens de hoogte van het GR vermeld t.o.v. de oriënterende waarde.

Tabel 2: Rekenresultaten QRA hogedruk aardgasleiding bestemmingsplan Stationsgebied

Hogedruk aardgasleidingen						
Exploitant	Leidingnaam	Diameter [mm]	Druk [bar]	PR 10^{-6} (m)	Max. GR t.o.v. OW	1% letaliteit (m)
N.V. Nederlandse Gasunie	Z-526-01	323.9	40	0	< 0.01	70

Uit de uitgevoerde Carola-berekening (bijlage 3) blijkt dat er voor de in het plangebied gelegen aardgas hogedruktransportleiding geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar wordt berekend.

Voor de hogedruk aardgasleidingen is op basis van de uitgevoerde CAROLA-berekening gebleken dat er in het plangebied geen groepsrisico aandachtspunten zijn (bijlage 3). Het berekende groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. De ontwikkelingen die met wijzigingsbevoegdheden worden mogelijk gemaakt zullen nagenoeg geen invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico, omdat in de huidige situatie nabij de buisleiding reeds het politiebureau is gevestigd.

Opgemerkt wordt dat naar de toekomst toe een nieuwe Gasunie hogedrukaardgasleiding wordt aangelegd parallel aan de Parallelweg. Conform artikel 6 van het Bevb is de exploitant bij de aanleg van een nieuwe buisleiding verantwoordelijk voor het uitvoeren van een risicoanalyse, waarbij het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar niet groter mag zijn dan 5 meter, gemeten vanaf het hart van de leiding. Daarnaast mag het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar niet liggen over een (geprojecteerd) kwetsbaar object. De leidingexploitant dient te voldoen aan de grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico. Op basis van bovengenoemde kan worden gesteld dat de aanleg van de nieuwe hogedrukaardgasleiding geen belemmering is voor het vaststellen van het bestemmingsplan Stationsgebied.

Omdat het groepsrisico als gevolg van de hogedruk aardgasleidingen minder dan 0.1 van de oriënterende waarde bedraagt, is een beperkte groepsrisicoverantwoording opgesteld.

5.3.4 Conclusie

Met betrekking tot de Bevi-inrichtingen Sabic Innovative Plastics B.V. en Mepavex Logistics B.V. blijkt uit de QRA berekeningen dat het plaatsgebonden risico van 10^{-6} /jaar niet binnen het plangebied ligt. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico.

Door vaststelling van het bestemmingsplan neemt het groepsrisico van de Bevi-inrichtingen niet toe. De wijzigingsbevoegdheden zullen niet leiden tot een relevant groepsrisico als gevolg van de activiteiten van de Bevi-inrichtingen.

In de bijlage van dit besluit is, overeenkomstig het Bevi, een verantwoording opgenomen.

Het plangebied ligt op meer dan 200 meter van een risicorelevante vaarweg en rijksweg. Risicoberekeningen zijn om deze reden niet noodzakelijk.

Uit de RBM II berekeningen, met betrekking tot het spoortraject Frans monument – Roosendaal, volgt dat het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar ter hoogte van de planontwikkeling 0 meter bedraagt. Het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor levert geen beperking op ten aanzien van de planontwikkelingen. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden voor het PR. Voor het traject geldt geen PAG.

Op basis van de uitgevoerde GR-berekeningen wordt geconcludeerd dat het groepsrisico stijgt van 0.6 naar 0.85 x de oriënterende waarde als gevolg van de ontwikkelingen die met de wijzigingsbevoegdheden mogelijk worden gemaakt. Bij het gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheden dient het groepsrisico te worden verantwoord.

Voor de in het plangebied gelegen aardgas hogedruktransportleiding wordt geen plaatsgebonden risico-contour van 10^{-6} per jaar berekend en er zijn geen groepsrisico aandachtspunten. Van de nieuwe hogedrukaardgasleiding die parallel aan de Parallelweg wordt aangelegd mag het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar niet groter zijn dan 5 meter, gemeten vanaf het hart van de leiding. Daarnaast mag het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar niet liggen over een (geprojecteerd) kwetsbaar object. Op basis van bovengenoemde kan worden gesteld dat de aanleg van de nieuwe hogedrukaardgasleiding geen belemmering is voor het vaststellen van het bestemmingsplan Stationsgebied.

5.4 Bodem

In de periode 2009 tot heden zijn in het plangebied Stationsgebied nog een aantal onderzoeken uitgevoerd. Zo is een olieverontreiniging voor het nieuwe appartementencomplex nabij het nieuwe busstation gesaneerd en vindt er nog een grondwatersanering plaats ter plaatse van het oude tankstation ten oosten van het spoor.

5.5 Waterhuishouding

5.5.1 Algemeen

Voor alle (nieuwe) ruimtelijke plannen, waaronder procedures als bedoeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening, is de zogenoemde “watertoets” van toepassing. Doel van de watertoets is om zowel de consequenties van het ruimtelijke plan of ontwikkeling voor de waterhuishouding in beeld te brengen, alsmede voldoende rekening te houden met het belang van het water bij de ruimtelijke ontwikkeling.

Het bestemmingsplan heeft vooralsnog een conserverend karakter. Aangezien echter in onderhavige gebied al ontwikkelingen zijn te voorzien die invulling zullen gaan krijgen met een wijzigingsplan, is hierbij al een daarop gerichte waterparagraaf voorzien. In de wijzigingsplannen zal daarom tenminste voor de waterhuishouding hiervan rekenschap moeten worden gegeven. Waar vervolgens nodig zal bij de wijzigingsplannen verdergaand op de waterhuishoudingsaspecten in desbetreffend wijzigingsplan worden ingegaan.

5.5.2 Vigerend beleid en algemene uitgangspunten

Op regionaal niveau is de provincie verantwoordelijk voor het beleidsveld water. Het beleid is verwoord in het Provinciale Waterplan 2010-2015. Als uitgangspunten zijn te noemen de scheiding van relatief schone en vuile waterstromen en het benutten van mogelijkheden voor infiltratie en/of conservering van hemelwater. Het Provinciale Waterplan Noord-Brabant 2010-2015 borduurt voort op de zojuist genoemde uitgangspunten, zoals de provincie die al eerder heeft opgesteld, en de gemaakte beleidsafspraken voor zo ver passend binnen de randvoorwaarden van het Europese en nationale waterbeleid.

Voor het beheer van het oppervlaktewater is waterschap Brabantse Delta verantwoordelijk. Het vigerende beleid van deze waterbeheerder is verwoord in het Waterbeheerplan dat in 2009 is vastgesteld waarin de belangrijkste elementen uit de “Beleidsnota stedelijk water-van last naar lust” zijn overgenomen. Voor het waterschap vormen de nieuwste landelijke inzichten, zoals verwoord in het NBW, WB21 en het Nationale Waterplan, gericht op duurzaam stedelijk waterbeheer het uitgangspunt voor de inrichting en het beheer van stedelijk water.

Samen met de gemeente zal nader invulling worden gegeven aan de stedelijke wateropgave, met de bedoeling wateroverlast te (blijven) voorkomen. Eveneens geldt deze gezamenlijke samenwerking voor de Europese Kaderrichtlijn Water, die vooral gericht is op verbetering van de waterkwaliteit.

De gemeente Bergen op Zoom heeft in 2001 een waterplan opgesteld waarin alle verschijningsvormen van water in samenhang zijn bekeken. De opstelling van het plan is gebeurd in samenwerking met alle betrokken waterpartners en in 2002 vastgesteld. De uitgangspunten van het waterplan zijn nog steeds van kracht en bovendien nader uitgewerkt in het geactualiseerde Gemeentelijke Rioleringsplan (GRP 2008-2012) dat aan het eind 2007 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Bovendien heeft de gemeente sinds de inwerkingtreding van de wet gemeentelijke watertaken (2008) verschillende zorgplichten ten aanzien van water in het stedelijk gebied. Het gaat om de zorgplichten voor stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater. Voor het stedelijk afvalwater gaat deze zorgplicht het verst, en is uitgewerkt in het vigerende GRP.

De zorgplichten voor hemel- en grondwater komen voor de gemeente pas om de hoek kijken als huiseigenaren zelf niet voor een adequate verwerking van het water kunnen zorgen. In deze gevallen dient de gemeente voor voorzieningen te zorgen waarop particulieren kunnen aansluiten. Belangrijke voorwaarde is wel dat de maatregelen doelmatig zijn.

Welke maatregelen worden getroffen, is zeer sterk locatie-afhankelijk. Zo zijn andere maatregelen nodig als de grondwaterstand laag is en er sprake is van een zandige bodem dan wanneer de bodem uit klei bestaat en het grondwater in een groot deel van het jaar reikt tot aan het maaiveld. Gezamenlijk met het waterschap dient hieromtrent een juiste (lees passende) keuze te worden gemaakt.

Tenslotte zorgt de gemeente voor de ruimtelijke inpassing van de diverse voorzieningen voor het waterbeheer. In dat opzicht wordt bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening gehouden met zowel het integraal waterbeleid als het rioleringsplan.

5.5.3 Huidige situatie

Het plangebied ligt in het stroomgebied van de Zoom. Het plangebied zelf kent geen oppervlaktewater en het wel aanwezige oppervlaktewater in de buurt is beperkt tot de aanwezigheid van een stadsvijver en de gegraven turfvaart de Zoom aan de noordelijke zijde van het gebied.

De afvoer van het afvalwater van de aanwezige bebouwing gebeurt via aansluiting op het rioolstelsel van de binnenstad. Hoewel met de herstructurering van de openbare ruimte in de binnenstad op meerdere plaatsen al is begonnen met het ontvlechten van de waterstromen (zie nieuwe situatie), komt het meeste regenwater afkomstig van het verhard oppervlak nog terecht in de riolering. Het water van dit nog gemengde rioolstelsel gaat naar de rioolwaterzuivering te Bath en komt na zuivering terecht in de Westerschelde. Momenteel is het slechts zeer lokaal mogelijk om regenwater te (laten) infiltreren of middels het bestaande oppervlaktewater af te voeren.

5.5.4 Nieuwe situatie

De gemeente Bergen op Zoom wenst gebiedsgericht duurzaam waterbeheer te bevorderen. Dit betekent dat de diverse waterstromen zodanig gescheiden worden dat schoon water niet verontreinigd raakt en de hoeveelheid verontreinigd water (zoveel als mogelijk) beperkt blijft.

In het gebied is een gescheiden stelsel voorzien. Bij de herstructurering van de openbare ruimte van de binnenstad is aanleg van een gescheiden rioolstelsel niet alleen het uitgangspunt maar ook van toepassing. Zo kan het te ontwikkelen gebied aan de westzijde gescheiden aansluiten op het daar reeds gerealiseerde gescheiden stelsel met randvoorziening. In verband met de aanleg van een gescheiden rioolstelsel dient alle (nieuwe en aan te passen) bebouwing en verharding in het plangebied overtollig water aan te bieden door middel van gescheiden (huis)aansluitingen.

Tegelijkertijd met de aanwezigheid van een gescheiden stelsel geldt dat rechtstreekse aansluitingen van hemelwater op het vuilwaterstelsel vanuit het oogpunt van kwaliteit en kwantiteit niet zijn toegestaan. Bovendien dient het schone (hemel)water zoveel als mogelijk binnen het (plan)gebied te worden vastgehouden op de plaats waar het valt door middel van berging met infiltratie in de bodem.

Vanuit het principe dat voorkomen dient te worden dat het schone regenwater vervuild raakt door contact met toegepaste bouwmaterialen, is de (uitwendige) toepassing van uitlopende materialen niet gewenst. Door gerichte communicatie zal ten behoeve van verbouwingen en aanpassingen bij gebouwen informatieverstrekking over de mogelijkheden van duurzaam bouwen en het toepassen van duurzame bouwmaterialen plaats hebben.

Voor de inzameling en afvoer van het huishoudelijk afvalwater is aansluiting op de vuilwaterriolering verplicht. De dimensionering van de riolering voor de afvoer van het huishoudelijk afvalwater afkomstig uit woningen is gebaseerd op een afvoer van ca. 135 l/pers in een etmaal.

Het plan kent voor een aanzienlijk gedeelte een conserverend karakter. Met name voor genoemde deel van het plan is er voor het oppervlaktewater en het grondwater in en om het gebied geen (noemenswaardige) verandering te verwachten. Wel is in het overige deel van het plan uitbreiding van de bebouwing voorzien. Voor een deel is bij de nieuw aan te leggen bebouwing momenteel sprake van een (semi-)verharde ondergrond waarvan het regenwater niet, danwel voor een zeer beperkt deel wordt afgevoerd naar de riolering. In relatie tot de mogelijkheid om in het omringende groen bij deze nieuwe bebouwing regenwater te infiltreren en eventueel (binnen het plangebied) te bergen zal in samenwerking met het waterschap bepaald dienen te worden in samenhang met de stedelijke wateropgave welke maatregelen noodzakelijk zijn om het watersysteem in 2015 op orde te hebben en te houden. Vooruitlopend op de aanleg van de nieuwe bebouwing en verharding zal de wijze van afvoer van het daarvan afkomstige regenwater met het waterschap voldoende uitgewerkt dienen te zijn om daarmee tenminste te voldoen aan de gestelde eisen van de keur van het waterschap. Deze eisen gelden voor het realiseren van de invulling van elke ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied en daarmee ook naar de afzonderlijke eigenaren van de onroerende zaken. Daarbij moet, gerekend over het aangesloten verhard oppervlak (gebouwen en verhardingen), volgens de NBW norm ($T = 100$) 78 mm retentie worden aangelegd onder aftrek van de infiltratiecapaciteit en de door het waterschap te stellen landelijke afvoer. Voor de retentie is een uitvoering mogelijk als groene berging (wadi of vijver) met fluctuerende waterstanden dan wel, indien daar onvoldoende ruimte voor is, ondergrondse berging en berging op platte daken. Ook vegetatiedaken leveren een positieve bijdrage aan de hemelwaterbeheersing die, mits inzichtelijk gemaakt, verrekend kan worden in de benodigde retentie (Hydraulische Randvoorwaarden van het waterschap).

5.6. Flora en Fauna

Sinds 2002 is een groot deel van de inheems planten- en diersoorten via de Flora- en Faunawet beschermd. In deze wet is bepaald dat, voorafgaand aan ruimtelijke ingrepen die van invloed kunnen zijn op de bestaande flora en fauna, onderzoek naar de aanwezige flora en fauna dient plaats te vinden. Het Natuur-Wetenschappelijk Centrum te Dordrecht heeft dit onderzoek uitgevoerd en is tot de volgende resultaten gekomen.

Grondgebonden zoogdieren

In het onderzoeksgebied zijn geen zwaardere beschermde grondgebonden zoogdieren waargenomen. Tevens zijn er geen sporen en verblijfplaatsen van deze dieren aangetroffen.

Vleermuizen

Enkele bomen en gebouwen in het gebied zijn mogelijk van belang voor vleermuizen. Het gaat hier om de volgende locaties:

Groenpercelen tussen de spoorlijn en de Parallelweg

Langs de oostzijde van de spoorlijn liggen twee groenpercelen met opgaande beplanting.

In het noordelijk groenperceel staan enkele (± 50 jaar oude, met Klimop begroeide) eiken, die mogelijk van belang zijn (als verblijfplaats, vlieg-en/of jachtroute) voor vleermuizen. Daarnaast staat in deze strook een elektriciteitshuisje, voorzien van spouwmuren, dat mogelijk functioneert als verblijfplaats voor vleermuizen. In het zuidelijk groenperceel, eveneens langs de Parallelweg en grotendeels ten zuiden van de Eikstraat, staan eveneens enkele (± 50 jaar oude, met Klimop begroeide) eiken, die mogelijk van belang zijn (als verblijfplaats, vlieg-en/of jachtroute) voor vleermuizen.

Omgeving huidige tennisbaan (Amersfoortcoördinaten 079.112 -389.661)

Het clubgebouw van de tennisvereniging functioneert mogelijk als verblijfplaats voor vleermuizen, evenals het meer zuidelijk en ten oosten van de Brouwerijbaan gelegen elektriciteitshuisje. Daarnaast zijn de eiken, direct ten zuiden van het clubgebouw, en de acacia's, ten noorden van het elektriciteitshuisje, mogelijk van belang (als verblijfplaats, vlieg-en/of jachtroute) voor vleermuizen.

Vogels

Wat betreft vogels zijn er algemeen beschermde soorten in het onderzoeksgebied waargenomen, zoals o.a. Ekster (*Pica pica*), Gaai (*Garrulus glandarius*), Groenling (*Carduelis chloris*), Heggenmus (*Prunella modularis*), Houtduif (*Columba palumbus*), Koolmees (*Parus major*), Merel (*Turdus merula*), Roodborst (*Erithacus rubecula*), Spreeuw (*Sturnus vulgaris*), Vink (*Fringilla coelebs*), Winterkoning (*Troglodytes troglodytes*) en Zwarte kraai (*Corvus corone*). Daarnaast zijn in de groenstrook in zowel het noordelijk als het zuidelijk deel van het plangebied plukplaatsen van de Sperwer (*Accipiter nisus*) aangetroffen.

Amfibieën

Er zijn geen zwaardere beschermde amfibieën in het onderzoeksgebied aangetroffen en het gebied lijkt ook niet van belang voor amfibieën.

Vaatplanten

Er zijn alleen algemeen beschermde vaatplanten in het onderzoeksgebied aangetroffen. In het gebied staan verder verschillende soorten bomen, waaronder enkele ± 50 jaar oude exemplaren van de Zomereik (*Quercus robur*).

5.6.1 Conclusie en aanbevelingen

Grondgebonden zoogdieren

In het plangebied zijn geen (sporen van) zwaarder beschermde grondgebonden zoogdieren aangetroffen. Voor grondgebonden zoogdieren gelden dus geen verplichtingen, anders dan de algemene zorgplicht.

Vleermuizen

Enkele bomen (eiken en acacia's) en gebouwen (clubgebouw van tennisvereniging en elektriciteitshuisjes) in het plangebied zijn mogelijk van belang voor vleermuizen. Vleermuizen gebruiken het landschap gedurende het jaar op verschillende manieren (i.e. kraamplaats, zomerverblijfplaats, paarverblijf, winterverblijfplaats, jachtgebied). Volgens het vleermuisprotocol* dienen tenminste vijf vleermuisinventarisaties uitgevoerd te worden, teneinde de verschillende functies die het gebied mogelijk heeft voor vleermuizen te inventariseren; driemaal in de kraam-/ zomerperiode (half mei-half juli), en tweemaal in de zomer-/paarperiode (half augustus-begin oktober). Indien de voor vleermuizen geschikte bomen en/of gebouwen in het plangebied gekapt/gesloopt gaan worden, dient voorafgaand aan de werkzaamheden een uitgebreid onderzoek naar de functie van deze bomen en/of gebouwen volgens het vleermuisprotocol te worden uitgevoerd. Sinds mei 2009 is het Vleermuisprotocol vastgesteld. Dit is opgesteld door het Netwerk Groene Bureaus en de Zoogdierverseniging VZZ in overleg met de Dienst Landelijk Gebied (DLG) en de Gegevensautoriteit Natuur (GaN). Het protocol dient als leidraad voor het bepalen hoe en hoe vaak geïnventariseerd moet worden om te voldoen aan de Flora-en faunawet.

Vogels

In het plangebied zijn algemeen beschermde vogelsoorten waargenomen en zijn geen jaarrond beschermde vaste verblijfplaatsen van vogels aangetroffen. Voor vogels is een ontheffing voor het overtreden van verbodsbepalingen uit de Flora-en faunawet op dit moment niet nodig. Alle inheemse vogelsoorten zijn beschermd. Om het broeden succesvol te doen zijn, is het verboden broedende vogels, hun nesten, eieren of jongen te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren. Deze verbodsbepaling geldt slechts gedurende de periode dat er gebroed wordt (zie bijlage). Aanbevolen wordt versturende werkzaamheden zoals het slopen van gebouwen en het rooien of kappen van heesters of bomen buiten de broedtijd van vogels (globaal van half maart t/m half juli) uit te voeren. Indien werkzaamheden toch gedurende het broedseizoen uitgevoerd zullen worden, dient vóór aanvang van de werkzaamheden door een deskundige aangetoond te worden dat er geen sprake is van broedende vogels die verstoord kunnen worden.

Amfibieën

Wat betreft amfibieën is geen ontheffing voor het overtreden van verbodsbepalingen uit de Flora-en faunawet nodig.

Vaatplanten

Wat betreft vaatplanten is een ontheffing voor het overtreden van verbodsbepalingen uit de Flora-en faunawet niet nodig.

Tenslotte geldt de in artikel 2 voorgeschreven zorgplicht: deze houdt in dat alle mogelijke nadelige gevolgen voor (alle) planten en dieren zoveel mogelijk vermeden moeten worden (voor zover redelijk), bijvoorbeeld door een Egel die zich op een werkterrein bevindt te verplaatsen voordat gestart wordt met bepaalde werkzaamheden (hiervoor is eerst een inspectie te voet van het werkterrein nodig).

Hoofdstuk 6. Bestemmingsregeling

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt toegelicht op welke wijze het hiervoor beschrevene, juridisch is vertaald. Ingegaan wordt op de juridische opzet van het bestemmingsplan (het karakter van het plan, de verbeelding en de regels).

Het bestemmingsplan heeft een conserverend karakter. Conserverend wil zeggen dat de bestaande ruimtelijke en functionele hoofdstructuur is bestemd en dat het plan er mede op is gericht deze hoofdstructuur te behouden. Daartoe is in het plan een gedetailleerde regeling van bestemmingen en bouw- en gebruiksregels opgenomen. Indien een bouwaanvraag past binnen de bestemming en de bijbehorende regels, ontstaat een directe bouwtitel. Daarnaast kent het bestemmingsplan enige flexibiliteit, die het mogelijk maakt om in de planperiode in te spelen op ontwikkelingen, zonder dat de ruimtelijke en functionele hoofdstructuur wordt aangetast. Middels de opgenomen wijzigingsbevoegdheden bestaat de mogelijkheid om te zijner tijd in te spelen op de toekomstige ontwikkelingen rondom de bebouwing langs het spoor.

6.2 Verbeelding

Welke bestemming gronden binnen het plangebied hebben, is te zien op de verbeelding. Er is een digitale verbeelding en een analoge verbeelding. Alle gronden binnen het plangebied hebben een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is uitsluitend op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid (bijvoorbeeld topografische gegevens).

6.3 Regels

De regels bevatten bepalingen omtrent het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of nog op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in hoofdstukken, te weten:

Hoofdstuk 1	Inleidende regels
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels
Hoofdstuk 3	Algemene regels
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen, welke van belang zijn voor een juiste toepassing van de regels. In artikel 1 worden begripsbepalingen gegeven met daarin een nadere uitleg van een aantal in de regels gehanteerde begrippen. Hierdoor wordt de eenduidigheid en daarmee de rechtszekerheid vergroot. Artikel 2 bevat regels die aangeven op welke wijze bepaalde zaken, zoals grondoppervlakte en inhoud van gebouwen dienen te worden bepaald.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Dit hoofdstuk bevat artikelen waarin regels zijn opgenomen betreffende de op de verbeelding voorkomende bestemmingen en de op de verbeelding aangegeven aanduidingen met betrekking tot de toegestane (hoofd)bebouwing. Bij de opbouw van deze regels is, voor zover voorkomend binnen de verschillende bestemmingen, de indeling overeenkomstig de SVBP 2008 aangehouden:

- Bestemmingsomschrijving

In dit onderdeel wordt de materiële inhoud van de bestemming aangegeven: de functies die binnen de bestemming "bij recht" zijn toegestaan. De bestemmingsomschrijving vormt de eerste "toetssteen" voor bouwactiviteiten en/of gebruiksvormen. Beide zijn slechts toegestaan, voor zover zij zullen plaatsvinden binnen de opgenomen omschrijving.

- **Bouwregels**
Dit onderdeel geeft aan welke bouwwerken mogen worden opgericht. Voorop staat dat slechts mag worden gebouwd ten behoeve van de voor de bestemming aangegeven bestemmingsomschrijving.
- **Afwijking van de bouwregels**
In een aantal gevallen zijn voor de bestemming specifieke afwijkingsbevoegdheden opgenomen. Met toepassing van een afwijkingsbevoegdheid kunnen onder voorwaarden en binnen de betreffende bestemming bouwactiviteiten worden toegelaten, welke niet bij recht zijn toegestaan.
- **Afwijking van de gebruiksregels**
In de bestemmingen komt ook een aantal specifieke afwijkingsmogelijkheden voor. Met toepassing van een afwijkingsmogelijkheid kunnen onder voorwaarden en binnen de betreffende bestemming gebruiksvormen worden toegelaten, die niet bij recht zijn toegestaan.
- **Omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden**
Ten behoeve van het behoud van in het plan voorkomende waarden is de uitvoering van bepaalde werken en/of werkzaamheden aan een vergunning gebonden (omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden).
- **Wijzigingsbevoegdheid**
De wijzigingsbevoegdheid biedt burgemeester en wethouders de mogelijkheid om via een voorgescreven procedure, voor een specifieke situatie of geval, af te wijken van de bestemmings- en bouwingsregels.

Bedrijf

Er zijn twee nutsvoorziening gelegen in het pangebied. Volgens de standaardregels moet een dergelijke voorziening onder de bestemming "Bedrijf" worden geschaard. Voor de bebouwing wordt uitgegaan van een situering binnen op de kaart aangegeven bouwvlakken. De hoogte van de nutsvoorzieningen wordt geregeld in de regels

Groen

De gronden met deze bestemming betreffen gebieden met (openbare) groenvoorzieningen en/of waterberging die binnen de ruimtelijke hoofdpzet van het plan van belang zijn en om die reden behouden dienen te blijven. Binnen de bestemming is de bouw van straatmeubilair, speelvoorzieningen en kunstobjecten toegestaan.

Kantoor

Een groot gedeelte van het zuidelijk plangebied is bestemd voor kantoren. De bestaande kantoren aan de Zuidoostsingel zijn positief bestemd. Nieuwe kantoorontwikkeling aan parallel aan de spoorbaan wordt mogelijk gemaakt middels een wijzigingsbevoegdheid. Het politiebureau is eveneens als zodanig bestemd.

Verkeer

De bestemming is opgenomen voor de wegen, parkeervoorzieningen, langzaamverkeersroutes en bermen, maar ook nagenoeg alle (kleinschalige) groenstroken. Hiermee is ondergeschikte herinrichting van de openbare ruimte mogelijk zonder dat onnodig, gedetailleerde bepalingen van het bestemmingsplan dergelijke ontwikkelingen in de weg staan en planherziening nodig zou zijn. Voor aanpassing van de bestemming wordt verwezen naar de wijzigingsbevoegdheid. Daarnaast is het spoor aangeduid met de aanduiding 'spoorweg' Binnen de bestemming is onder andere het oprichten van straatmeubilair, zoals nutsvoorzieningen enabri's, toegestaan.

Waarde archeologie

Gronden met een hoge indicatieve hoge archeologische waarde zijn binnen het plangebied aangeduid. Met de omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden (voorheen: aanlegvergunningstelsel) worden deze waarden beschermd. Via een wijzigingsbevoegdheid kan de bestemming vervallen, indien blijkt dat geen archeologische waarden aanwezig zijn.

Waarde-cultuurhistorie

Een klein gedeelte van het plangebied valt binnen het "Beschermd Stadsgezicht". Het betreft met name de bescherming van het stratenpatroon via de aansluiting met de Stationsstraat tot en met het Stationsgebouw.

Leiding Gas

Het beleid is erop gericht op het voorkomen van onveilige situaties en conflicten tussen de onderscheiden functies. Ter bescherming van de ondergrondse leiding is bouwen slechts toegestaan voor zover de belangen van de leiding zulks gedooft. Zo nodig kunnen aan omgevingsvergunningen voorwaarden worden gesteld. Om te komen tot een goede coördinatie wordt alvorens een omgevingsvergunning te verlenen, advies ingewonnen bij de leidingbeheerder. Binnen het plangebied wordt een nieuwe leiding aangelegd waarvoor toetsings- en bebouwingsafstanden gelden. De leiding is reeds positief bestemd. In de paragraaf over externe veiligheid is dit aangegeven. Binnen de toetsingsafstanden mogen niet zondermeer milieugevoelige objecten, zoals woningen, worden gebouwd. Aan bebouwing van milieugevoelige objecten binnen voornoemde toetsingsafstand zal slechts medewerking worden verleend, indien dit uit veiligheidsoverwegingen aanvaardbaar is. Afwijking is eventueel toegestaan indien technische, planologische en/of economische overwegingen hiertoe noodzaken, waarbij echter steeds de minimale bebouwingsafstand gehandhaafd moet blijven. Alvorens toepassing te geven aan deze bepaling winnen burgemeester en wethouders advies in bij de leidingbeheerder.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbeltelbepaling

De anti-dubbeltelbepaling is erop gericht om grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing te laten.

Algemene bouwregels

Het onderhavige artikel dient te voorkomen dat situaties ontstaan, welke niet in overeenstemming zijn met de bedoeling van het plan. Daarnaast beoogt dit artikel te voorkomen dat bouwwerken die groter of juist kleiner zijn dan in de bouwregels bij de diverse bestemmingen is toegestaan of voorgeschreven, onder het overgangsrecht komen te vervallen. Voor deze bouwwerken gelden de bestaande grotere dan wel kleinere afmetingen als maximaal respectievelijk minimaal toegestaan.

Algemene afwijkingsregels

Deze afwijkingsmogelijkheden, gebaseerd op artikel 3.6 eerste lid onder c van de Wet ruimtelijke ordening, hebben tot doel flexibiliteit in het plan in te bouwen. Het afwijken van de bebouwingsregels, ten behoeve van bijvoorbeeld het oprichten van nutsvoorzieningen en het in beperkte mate afwijken van de voorgeschreven maatvoeringen, kan in veel gevallen plaatsvinden zonder dat hierdoor het belang van een goede ruimtelijke ordening wordt geschaad. Voor dit soort gevallen is derhalve in het plan een afwijkingsbevoegdheid opgenomen.

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel zijn voor burgemeester en wethouders enkele mogelijkheden gecreëerd om, via een voorgeschreven procedure, in iets ruimere mate dan bij de “algemene afwijkingsregels” af te wijken van de regels. Het gaat dan echt om een wijziging van het bestemmingsplan. De wijzigingsbevoegdheden dragen bij aan een meer flexibel plan.

Daarnaast zijn er in dit artikel drie wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Deze wijzigingsbevoegdheden maken de nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Hierin wordt onder andere horeca, maatschappelijke voorzieningen, en een joblodge mogelijk gemaakt. In de regels worden de eisen opgenomen waaraan voldaan dient te worden.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en Slotregels

Overgangsrecht

De overgangsregels voor bouwen hebben ten doel de rechtstoestand te begeleiden van bouwwerken welke op het tijdstip van het in ontwerp ter visie leggen van het plan gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden en welke afwijken van de bouwregels van het plan. Overgangsregels voor gebruik betreft het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken in het plan, voor zover dit gebruik op het tijdstip van het rechtskracht verkrijgen van het plan (rechtens) afwijkt van de in het onderhavige plan gegeven bestemming.

Slotregel

Dit artikel ten slotte, geeft aan onder welke naam de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald (citeertitel).

Hoofdstuk 7. Financiële overwegingen & dekking

Op grond van artikel 6.12 van de Wro dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bouwplan zoals dat in het Bro is omschreven is voorgenomen. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig indien:

- ✓ het kostenverhaal anderszins is verzekerd;
- ✓ het bepalen van een tijdvak of fasering niet nodig is;
- ✓ het stellen van locatie-eisen of regels niet nodig is.

Er is sprake van een conserverend bestemmingsplan. De ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt, middels wijzigingsbevoegdheden. Daarbij is sprake van zelfrealisatie, waarbij de gemeente een faciliterende rol speelt. Voor met name de ontsluiting van percelen is de aanleg van infrastructurele voorzieningen noodzakelijk. De gemeente draagt hiervoor zorg. De kosten die gemaakt worden, worden volledig in rekening gebracht met belanghebbenden. Hiertoe worden overeenkomsten opgesteld, zodat er voor de gemeente geen financiële consequenties aan verbonden zijn. Er is daarom geen noodzaak voor dit bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen.

Hoofdstuk 8. Procedurele aspecten

8.1 Inleiding

Het bestemmingsplan betreft hoofdzakelijk een conserverend plan, met uitzondering van de opgenomen wijzigingsbevoegdheden. Ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan is geen inspraaktraject doorlopen. Conform artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is er een overlegprocedure gevolgd.

8.2 Resultaten vooroverleg

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan diverse instanties. Hierbij wordt opgemerkt dat ten tijde van het voorontwerp de ontwikkeling van de locatie Van Kaam nog niet rechtsreeks in het plan was opgenomen. Het voorontwerp bevatte hiervoor een wijzigingsbevoegdheid. Achtereenvolgens wordt hieronder ingegaan op de ontvangen reacties.

8.3 Zienswijzenprocedure

De procedure voorziet in de mogelijkheid voor belanghebbenden tegen het ontwerpbestemmingsplan zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad. Daartoe zal het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende stukken gedurende zes weken op het stadskantoor ter inzage worden gelegd. De terinzagelegging zal op de in de gemeente gebruikelijke wijze bekend worden gemaakt.

8.4 Vervolgprocedure

Na beoordeling van eventueel ingediende zienswijzen zal door het college van burgemeester en wethouders bekeken worden of het plan bijgesteld moet worden. Vervolgens wordt het plan al dan niet gewijzigd ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden. Na de vaststelling van het plan wordt het (gewijzigde) bestemmingsplan gedurende 6 weken ter visie gelegd. Belanghebbenden kunnen binnen deze termijn beroep en/of een verzoek om voorlopige voorziening aan de Afdeling Rechtspraak van de Raad van State indienen.